RACCONTI DELLA PASSIONE BRM P142 LA F.1 A TECNOLOGIA ALIENA
AUTO SPRINT
n. 44
Anno LX Settimanale - 2-8 novembre 2021
3,00 Euro (Italy only)
60 ANNIVERSARIO
WEC IN BAHRAIN TOYOTA FESTEGGIA IL TITOLO
VERSO GP DEL MESSICO
RED BOOM!
Attenzione, perché il drink team di Newey è storicamente specialista dei finali col botto. Ed è addirittura dal 2018 che Verstappen su RB-Honda risulta più efficace a punti, nelle chiusure di campionato, rispetto a Hamilton e alla Mercedes... Potrebbe essere una delle chiavi interpretative decisive di questa altrimenti indecifrabile sfida iridata
ORACLE
Mobil 1
Tezos
Red Bull
ACURA
citrix
10044
9 770005 174006

CLASSIFICA ROUND 6 **IMOLA** Sabato 23 - Domenica 24 Ottobre 2021

Stradali

GT3 RS	Danilo Paoletti (1) best 1:49.326	Angelo Tomarchio (17) 1:49.723	Alessio Valessina (29) best 1:49.927
992 GT3	Emanuele Tabacchi (104) best 1:50.851	Alexander Di Loreto (103) 1:53.087	Mario Bigo (50) best 2:01.264
GT3 4.0	Andrea Giorgi (6) best 1:54.007	Marco Parolini (23) best 1:54.103	Vilmaro Lorini (7) best 1:54.780
GT3 3.8	Pierantonio Macola (2) best 2:00.822	Alberto Migliardi (88) best 2:00.824	Marco Garbelotto (102) best 2:02.999
PANTA GT4	Jochen Trettl (33) best 1:57.404	Matteo Spera (8) best 1:59.321	Cristiano Novi (58) best 2:00.266

CALENDARIO 2022 COMING SOON

Per info e iscrizioni: www.gt3challenge.it

di Andrea Cordovani

Il Mondiale **F.1** entra nella fase **decisiva**

Messico e nuvole sopra un Mondiale di F.1 che entra nella sua fase decisiva. Messico e favole per Max Verstappen e la Red Bull sulla rampa di lancio verso un finale di stagione tutto in parabola ascendente. C'è un'altra domenica palpitante che si erge all'orizzonte di un campionato esaltante. Uno dei più belli di sempre. Chiamato a dare un giudizio su questa annata che avrebbe dovuto essere di transizione e che invece ha prodotto uno spettacolo indimenticabile, Nico Rosberg ha sottolineato: *«Il livello di prestazioni tra i contendenti è davvero elevato. Personalmente ritengo che siamo al picco storico della F.1. È qualcosa di fenomenale: ho molto rispetto per loro…»*. Loro, ovviamente, sono Verstappen ed Hamilton, divisi ora da 12 punti in graduatoria, con una forbice che potrebbe ulteriormente allargarsi dopo il week end messicano. Con cinque Gp ancora da disputare tutto può ancora succedere. E proprio Rosberg, l'unico che ha battuto Hamilton nell'era ibrida e dorata della Mercedes in F.1, chiarisce: *«L'esperienza viene sempre premiata e Lewis ne ha parecchia. È un osso duro da battere, ciò nonostante non si può non ammettere che Max sta guidando a meraviglia»*. Di avviso diverso Jacques Villeneuve. Parlando con il Corriere dello Sport l'ex iridato F.1 ha spiegato: *«Ha un piccolo vantaggio Verstappen, perché è più fresco e meno stanco. Hamilton è da tanti anni che vince, anche con facilità e pure la Mercedes non è più abituata a lottare contro degli avversari: questo sta creando una dinamica particolare. È bello questo mondiale, il fatto che in lotta ci sono due squadre diverse lo rende molto più interessante perché entrambi i piloti devono spingere oltre i limiti cui sono abituati. È il caso di Lewis, quando lottava solo con Bottas…»*. Sarà una fine d'anno terribilmente calda per la F.1 con una Red Bull intenzionata a cambiare il corso della storia e stoppare lo strapotere Mercedes. Come per la corsa al titolo Piloti, anche quella riservata ai Costruttori è ancora tutta da giocare. I 23 punti che dividono la Regina dalla principessa di Milton Keynes sono un margine che non lascia alcuna sicurezza alla truppa di Wolff messa all'angolo da una Red Bull che è da sempre la regina nei finali di stagione.

La possibilità di mettere a segno una clamorosa doppietta è il sogno neanche troppo proibito da parte della premiata ditta Horner-Marko. Mettiamoci comodi: da qui al 13 dicembre ne vedremo delle belle…

E a proposito di sale sulla coda del campionato. Anche il confronto tra McLaren e Ferrari per la conquista del ruolo di terza forza nel Mondiale F.1 è più che mai aperto grazie a una Rossa in crescita costante, pronta a sfruttare l'occasione propizia. *«Sono contento dei progressi che ho visto nelle ultime gare e mi danno un po' di fiducia per le prossime gare, specie in Messico dove correremo con il massimo carico aerodinamico su una pista che è meno sensibile alla potenza per cui il gap dalla Mercedes sarà minore. Posso dire che la pista messicana ci sarà più favorevole rispetto a quella di Austin»*. Il team principal del Cavallino, Mattia Binotto, guarda avanti con fiducia. E un finale pieno d'emozioni da parte della Ferrari lo sogna anche il popolo rosso, in astinenza da vittoria e con il morale abbacchiato. C'è voglia di sorpresa, manca da morire un lungo brivido rosso. ●

DOMENICA SERRA

Giganti in piena lotta

AL DI LÀ DELLA PRESENZA SUL PODIO DI SHAQUILLE O'NEAL, LA MERAVIGLIOSA SFIDA IRIDATA TRA MAX VERSTAPPEN E LEWIS HAMILTON ANCHE AD AUSTIN HA VISSUTO UN MEMORABILE ROUND. E ORA LO SHOW PER LE ULTIME CINQUE E DECISIVE GARE SI ANNUNCIA ANCORA PIÙ STRAPPACUORE

PERCHÉ, COME DICEVA ENZO FERRARI, IL FLOBERT COLPISCE CON I GOMMINI SENZA FAR MALE: PAROLE IN LIBERTÀ FRA NOTIZIE, ANTICIPAZIONI, BUFALE, PARADOSSI

Celebrità

A premiare Verstappen a Austin è stato Shaquille O'Neal, una star non solo del basket americano ma anche dello spettacolo, essendo pure rapper e attore. Alto 2 metri e 16, ha occupato tutta la scena col suo fisico imponente (147 kg di peso, scarpe numero 53), mettendo un pochino in imbarazzo, con la sua stazza, persino Max Verstappen che minuto non è affatto, pur innalzato dal podio. Per una questione di par-condicio, ci aspettiamo che al prossimo Gran Premio salga per le premiazioni una modella con le misure classiche 90-60-90 che nessun pilota può vantare.

Repliche

Ad Austin, tutti con in testa il cappello da cow boy. In pista e nei filmati che i team girano per promuovere sponsor e affini. Le scene e le immagini risultano così identiche a se stesse anno dopo anno, con riferimenti basic alla cultura locale. Il tutto in attesa di rivedere per l'ennesima volta i mascheramenti messicani dedicati alla festa dei morti che regolarmente compaiono quando arriva il momento del Gp. Ma chi si occupa di comunicazione, nei team, non riesce a buttar fuori qualche idea originale invece di replicare idee vecchie e scadute?

Amarcord

Alonso contro Raikkonen. E Raikkonen contro Alonso. Ad un certo punto, a metà del Gp degli Usa, si è improvvisamente acceso un duello d'altri tempi, quello tra i due piloti di Alpine e Sauber. Non conta come sia finito, ma è stato bello osservare due campioni veri darsi battaglia di santa ragione, con relative proteste via radio. Come dire che l'agonismo non si abbassa con l'incedere dell'età.

Maleducazione

È sembrata una cosa un po' particolare la comunicazione radio trasmessa a Giovinazzi durante la gara mentre Antonio si lamentava del comportamento di Alonso nei suoi confronti. *«Non discutere»* gli è stato detto, come se a parlare fosse la direzione gara e non l'ingegnere di pista di Giovinazzi. Questa storia del rapporto tra Sauber e il pilota italiano (come è accaduto per altri italiani ingaggiati da questo team) è vecchia e triste: una sequenza interminabile di mancanze di riguardo, per uno stile-antipatia davvero stucchevole. Il tutto mentre Vasseur continua imperterrito a raccogliere incomprensibili apprezzamenti per una gestione che fa acqua da tutte le parti. Ma Alfa Romeo non dice nulla? Macché. A noi è venuto in mente qualche campione del passato, per esempio Jean Alesi o Nigel Mansell o Ayrton Senna oppure Nelson Piquet. Dopo una risposta del genere avrebbero raggiunto i box, sarebbero scesi dall'auto a avrebbero steso un paio di persone. Tra gli applausi, si capisce.

Ritorni

No, le ombrelline non sono tornate. Però si sono riviste, nella zona della griglia di partenza, venti ragazze splendide che hanno dato un tocco d'allegria alla solita barbosa cerimonia che si tiene prima del via, con tanto di inno nazionale cantato dalla celebrità del posto. Si dirà che le ombrelline fanno parte del passato e che oggi nell'era che aborrisce le discriminazioni, certe cose non si possono più fare. Vero, anche se sul tema circola un conformismo un po' finto, tra veline e vallette che continuano a comparire ovunque a tempo pieno senza che nessuno dica ba. Intanto il mondo della F.1 resta più che mai maschile (e maschilista). A questo proposito, che cosa c'entravano, prima del via, quattro elicotteri da guerra che sorvolavano il circuito? D'accordo, erano lì per puro show, ma non è parsa una trovata di buon gusto.

UN PODIO DA LEGGENDE Shaquille O'Neal, leggendaria star del basket e dello show biz Usa, torreggia sul podio tra il vincitore Max Verstappen e il secondo arrivato Lewis Hamilton, in un Gp di Austin mai così tirato e spettacolare

Motori

È sempre molto difficile capire il reale valore dei tecnici di Formula Uno. Anche perché i team, pubblicamente, tendono a confondere i ruoli, riassumendo in una qualifica tante funzioni ed escludendone altre. Ad esempio, è innegabile l'importanza che ha avuto l'ingegner Andy Cowell nello sviluppo dei propulsori ibridi della Mercedes in F.1. Poi lo scorso anno, da un momento all'altro, Cowell e la Mercedes hanno annunciato il divorzio per motivi che nessuno ha capito. E adesso è facile imputare le tante fragilità dei propulsori di Hamilton e Bottas alla perdita del "papà" delle Power Units originarie. Ma Toto Wolff non è affatto d'accordo su questa linea: *«La nostra forza è nella profondità dell'organizzazione. Cowell ha fatto un lavoro eccezionale negli anni ma Hyvel Thomas, che ne ha preso il posto, è altrettanto bravo. Lo sviluppo dei motori non è una cosa che si faccia dal giorno alla notte, richiede del tempo. E io ho una grande fiducia nella nostra struttura»*. Soddisfatti? No!

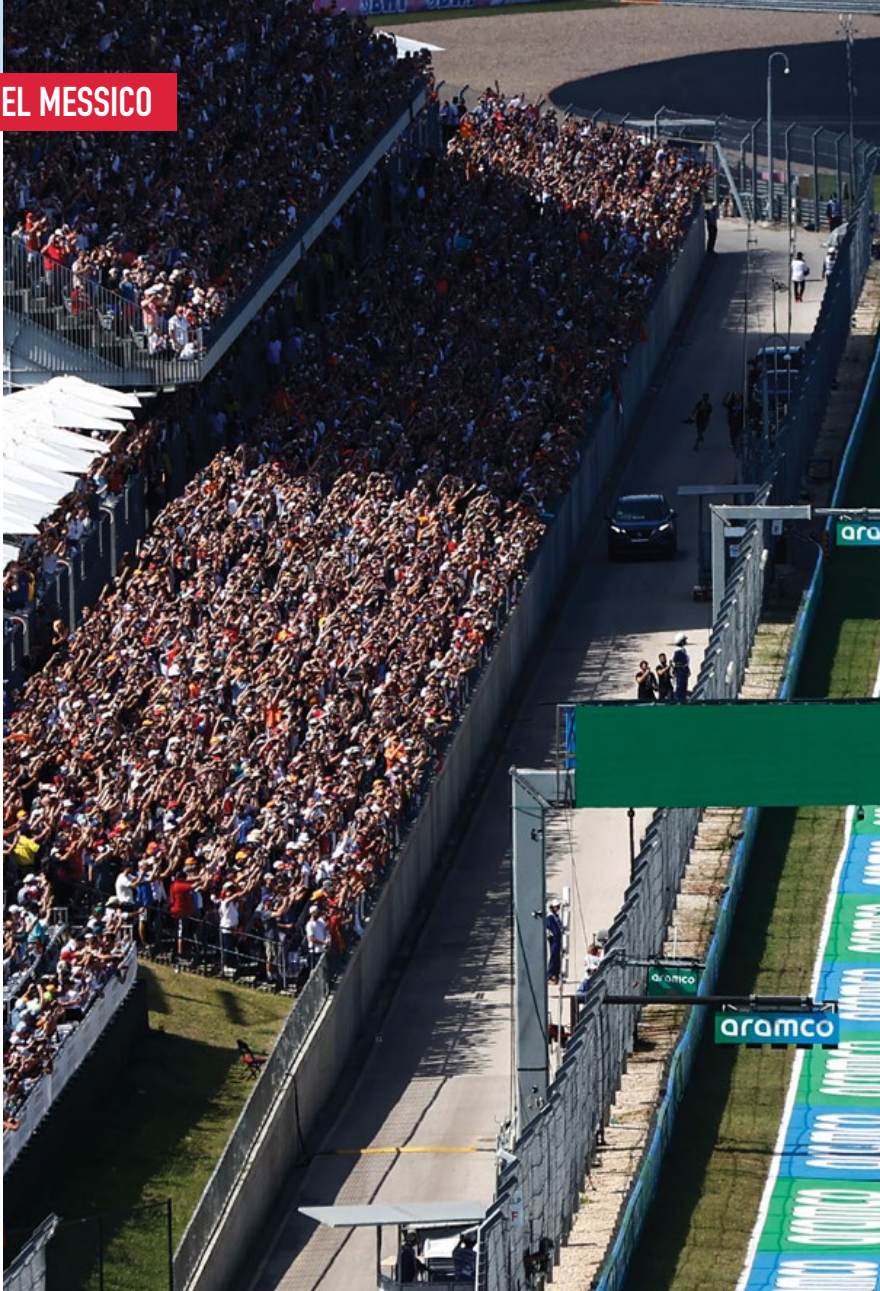
Crescita

Abbiamo criticato talvolta Tsunoda di fronte ai suoi errori e a prestazioni non proprio eclatanti. Beh, tocca fargli i complimenti per la crescita che sta mostrando nelle ultime gare. Con ottime prestazioni in qualifica e in corsa, segno di una maturazione crescente. Buon per lui. Che di certo, trattandosi del più giovane in pista, alla prima stagione di F.1, non può permettersi di discutere con chi l'ha ingaggiato e fa il possibile per rendere la vita difficile ad Hamilton, rivale del pilota Red Bull nella corsa al titolo. Voi, nei suoi panni che fareste?

Piantato

Chi invece proprio non ce la fa a crescere è Nikita Mazepin. Con tutto il rispetto, il ragazzotto russo sembra incapace di fare tesoro della disciplina e di migliorare in pista. Forse è arrivato in un universo che non riesce proprio a interpretare. Capita e nessuno si scandalizzerebbe se, di fronte all'evidenza, scattasse il passo indietro. Figuriamoci, non accadrà nulla del genere. Il fatto è che questa avventura sembra inutile. Per il team e per lo stesso Mazepin. Il problema, forse, sta anche nei consigli che riceve. Dominati dall'ambizione, crediamo, piuttosto che dal buon senso.

Diversificazioni

La McLaren non è ancora tornata ai vertici della Formula Uno, anche se sta disputando una grande stagione, e già pensa a diversificare. L'anno prossimo vedremo due Arrow McLaren SP nel campionato di Formula Indy, condotte da Pato O'Ward e Felix Rosenqvist. Ma nel 2023 potrebbe esserci una terza macchina per Nico Hulkenberg. Chi ha spinto per il tedesco è Andreas Seidl, responsabile tecnico del team di F.1, che ha avuto Hulkenberg come pilota nella 24 Ore di Le Mans del 2015, vinta dalla Porsche. Strana carriera quella di Nico, pilota molto forte che in F.1 non ha mai avuto la possibilità di guidare macchine davvero competitive.

UN GP DAVVERO DA INCORNICIARE

Per afflusso di pubblico, pathos e spettacolarità della lotta in pista, il Gp Usa ad Austin va in archivio come una delle gare più belle e combattute della stagione 2021, quale che ne sarà l'epilogo...

Tattoo

Zak Brown, responsabile della McLaren, ha rivelato un piccolo segreto al quale tiene molto. Si tratta di un tatuaggio sul bicipite del braccio sinistro che riproduce il circuito di Monza. Un omaggio al suo momento più bello da quando ha preso le redini del team: il trionfo di Ricciardo, su McLaren, a Monza. Daniel, presente e istigatore dell'iniziativa, a quanto pare gode un mondo quando i suoi capi cedono al tatoo. Mah.

Gratitudine

Lewis Hamilton è una persona che non dimentica mai di ringraziare coloro che collaborano ai suoi successi. Anche se poi esagera sempre nell'incensare il pubblico – di ogni circuito – che lo sostiene e gli dà la solita spinta eccetera eccetera, con sequela di banalità. A Austin, Lewis ha voluto spiegare ancora una volta quanto sia importante la sua fisioterapista Angela Cullen, la ragazza bionda che gli appare puntualmente accanto nei momenti più delicati. La Cullen lavora per Hamilton

dal 2016: *«Siamo praticamente sempre insieme da quella data e siamo diventati anche amici, perché lei ha un lato umano sensibilissimo. Angela sa di che cosa ha bisogno il mio fisico nelle giornate dei Gran Premi. Col tempo siamo cresciuti in parallelo, lei nel suo lavoro, io nel mio. Le sono incredibilmente grato per quello che fa per me»*.

Delusioni

Il bilancio dell'Aston Martin, nei pressi della conclusione del Mondiale, è deludente. Le premesse e le aspettative erano ben altre dopo un 2019 carico di contestatissimi miglioramenti dovuti alla sin troppo stretta relazione con la Mercedes. Non solo la vettura si è dimostrata tutt'altro che performante ad inizio stagione: è mancata la crescita, sono mancati piccoli lampi che segnalano una reattività dello staff tecnico. Adesso nel team circolano cattivi umori. C'è chi segretamente critica i piloti, entrambi poco votati all'acuto per ragioni diverse; chi comincia a dubitare del team. Vettel per esempio, che viene dato da alcuni amici intimi, come pentito di aver allungato il proprio contratto. Il che la dice lunga sulla fiducia, pensando alla Aston Martin-Mercedes del 2022.

Constatazioni

Passano gli anni ma non i distacchi. L'ultima volta che si era corso ad Austin, prima della pandemia, era il 2019 e aveva vinto Bottas. Leclerc si era classificato quarto con un distacco di 52"2. Lo stesso, identico, che ha rimediato l'altra domenica da Verstappen. Due anni fa quella della Ferrari era stata giudicata da tutti come una sonora sconfitta. Adesso si parla di *«corsa solida»* o di *«bellissima gara»* (parole di Binotto). Due Gran Premi, due anni di distanza, stesso piazzamento, stesso distacco, valutazioni opposte. La spiegazione? Nel 2019 la Ferrari arrivava dalle vittorie a Spa e Monza e il confronto con la gara americana offrì il fianco a critiche sperticate. Questa volta a Ferrari è tornata ad Austin dopo le fatiche del 2020. In aggiunta allora il distacco di Leclerc dal podio fu di 47". Questa volta di 10".

Progetti

La Alpine, ovvero Renault, ha avviato il "100 race project", ovvero un piano che nell'arco dei prossimi 100 Gran Premi, se non abbiamo capito male le parole del Ceo Laurent Rossi, dovrebbe riportarla stabilmente in zona vittoria: *«Abbiamo un progetto a lungo termine e sappiamo che nel 2024 saremo davvero competitivi, al punto da poter costantemente puntare al podio»*, ha detto. Ma da qui al 2024 ne passerà di acqua sotto i ponti. E Fernando Alonso avrà tutta questa pazienza che implicitamente gli viene richiesta? Chissà… Nel frattempo, però, la Renault – scusate, Alpine – sta pensando ad un secondo team che faccia da spalla, per promuovere i giovani talenti del suo vivaio, come Oscar Piastri. Ma al momento non si vede chi, nel 2022, potrebbe utilizzare il propulsore francese, visto che tutte le squadre sono già impegnate da contratti con i relativi motoristi.

Manie

A proposito. Per noi di Flobert l'auto più bella e desiderabile sul mercato è l'Alpine A110, riproposta oggi ad immagine e somiglianza della sua strepitosa sorella maggiore, protagonista dei rally tra le fine degli anni Sessanta e i primi Settanta. Ovviamente inaccessibile date le finanze disponibili. Se qualcuno di voi, fortunato possessore dell'Alpine stradale, volesse farci fare un giretto, giusto per consolarci, siamo qui in trepida attesa.

TOH, SI RIVEDONO LE RAGAZZE!
Nel pre-Gp Usa si sono riviste sulla scena a dar spettacolo le ragazze, sopra, e questo è un buon segno. Nell'altra pagina, altri momenti di colore tra elicotteri da guerra e star del basket, più, in basso, la presenza in griglia di partenza della rapper MTS che per la sua scarsa voglia di concedere un'intervista ha deluso molto l'ex pilota Martin Brundle, commentatore di SkySportF1, poi apostrofato bruscamente

Bulimia

«La Formula Uno può morire di fame o di indigestione», diceva Enzo Ferrari. E adesso che il ritorno della F.1 ad Austin si è trasformato in un grande successo di pubblico, come del resto era accaduto nelle edizioni passate, ecco che gli Usa vorrebbero addirittura tre Gran Premi in calendario, considerando che nel 2022 è previsto il debutto di Miami. Quale sarebbe la terza opzione? Las Vegas, nome non nuovo perché la F.1 ha già gareggiato nella capitale del Nevada. Sarebbe bello, a patto di non espandere ulteriormente un calendario che contiene già troppe corse. A questo proposito, c'è chi si è stupito del grande pubblico accorso ad Austin, dimenticando che la F.1 ha sempre riscosso un enorme successo negli States, se solo si pensa ai pienoni nei tre giorni, a Long Beach, Detroit, Watkins Glen. Anche se ora qualcuno vorrebbe attribuire questo improvviso interesse alla promozione dovuta alle serie dedicate alla Formula Uno da Netflix, sulle quali ci sarebbe molto da commentare. Ma dai!

Caschi
Metà dello schieramento che ha gareggiato domenica l'altra a Austin utilizzava un casco apposito, dedicato agli Usa. Sono stati infatti ben 10 i piloti che hanno personalizzato i loro caschi per l'evento del Texas. Tante belle cose, basta che questa moda di cambiare i caschi di gara in gara non abbia un risvolto speculativo, perché sappiamo di piloti che poi vendono (non direttamente, tramite i loro giri…) i caschi a tifosi e collezionisti, a cifre enormi. Com'era bello quando i caschi erano gli stessi per una intera carriera!

Curve
Il libro ha un titolo azzeccato: "Curve". Sottotitolo: 15 lezioni sul car design. L'ha scritto Fabio Filippini, designer italiano di fama internazionale (direttore in Pininfarina dal 2011 al 2017), con la collaborazione di Gabriele Ferraresi (Rizzoli Lizard editore, 22 euro). Racconta un viaggio molto interessante nel mondo dello stile automobilistico, con relazioni sorprendenti tra oggetti diversissimi. *«Cosa hanno in comune un iPod e una Renault? Come reagisce l'industria delle quattro ruote ai cambiamenti della società e ai nostri timori sull'impatto ambientale?»*. Leggere per avere risposte fosforiche.

Sensibilità
Che Nico Rosberg sia una persona molto sensibile è noto da tempo. Che però intervenisse direttamente per sanare i disagi di persone in difficoltà a causa di tragedie improvvise, nessuno poteva immaginarlo. Invece Nico, rimasto scosso dal dramma degli incendi in Sardegna nella zona di Monteferru (Oristano) dello scorso luglio, un disastro spaventoso per chi viveva di pastorizia e agricoltura,ha donato la bella cifra di 39 mila euro alla Croce Rossa Italiana a favore di chi ha avuto più danni. Lo ha fatto versando il denaro alla sezione della Croce Rossa di Santu Lussurgiu. E noi ci permettiamo di aggiungerci a chi già lo ha ringraziato. ●

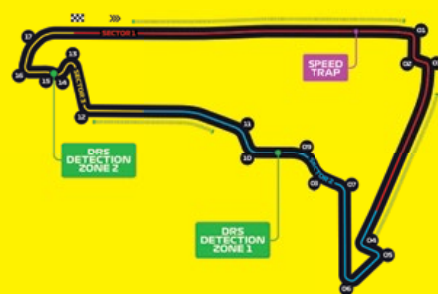
Hamilton vuole fermare il tempo

ORMAI LA LOTTA CONTRO VERSTAPPEN È IL SIMBOLO DI UN VERO E PROPRIO PASSAGGIO DI CONSEGNE GENERAZIONALE, PERCHÉ DIETRO A MAX C'È TUTTA UNA LEVA DI NUOVI CAMPIONI IN CERCA DI GLORIA

Ormai stiamo raccontando la sfida tra Hamilton e Verstappen, fin dai test, ma man mano che si va avanti e che il traguardo finale si avvicina, non solo il tutto diventa più appassionante, ma aumentano anche gli appassionati che pur tifando altri piloti o scuderie, si schierano per l'uno o per l'altro. Raccogliendo un po' di pareri, prevalentemente tra amici, hanno tutti ottime ragioni per sperare nella vittoria di Hamilton o Verstappen: *«a me piace Lewis, ma spero che non faccia l'ottava e superi Schumacher»*, *«Verstappen ci ha distrutto troppe gare e poi mi piacerebbe fosse Leclerc a interrompere il regno di Lewis»* o *«basta Lewis ha rotto, vince sempre lui, ben venga qualcosa di nuovo»*. Due pareri che riassumano il mood per chi si sta trovando a "dover" tifare per Max o per Lewis. C'è anche chi non va solo per simpatia, ma analizza tecnicamente la situazione, ritenendo Verstappen ormai maturo, veloce e forte abbastanza per diventare re. C'è chi ancora vede in Hamilton quel qualcosa in più che sta tenendo a galla la Mercedes e che se dovesse portarlo all'ottavo titolo lo consacrerebbe ancor di più leggenda della Formula Uno. In pochi considerano il cambio generazionale. Il vecchio campione che vede il nuovo che avanza e capisce quindi che sarà sempre più dura. Al netto del fatto che senza macchina non si vince, è stato così per Senna, Prost, Schumacher, Button, Raikkonen, Alonso e chi più ne ha più ne metta, quando poi passano gli anni e arriva qualcuno con meno primavere, in questo caso addirittura 13 di differenza non è più solo una questione tecnica. La scomparsa di Senna che aveva avuto un bel po' a che ridire con Prost, ci ha tolto il passaggio di consegne tra lui e Schumacher, negandoci una sfida, non solo in quel 94, ma anche nelle stagioni successive, che avrebbe avuto dimensioni epocali. Non sapremo mai quante volte Senna avrebbe vinto di nuovo il titolo riducendo così il 7 di Schumacher e per quel che sappiamo Senna era pronto ad andare a Maranello e non si sarebbe così mai concretizzata la coppia vincente e dominante Ferrari-Schumi. Il fato ci ha portato via Ayrton (fato inteso per i pochi millimetri costati la vita al brasiliano), rendendolo di fatto immortale e ha aperto la strada verso l'olimpico a Schumacher. Senna aveva capito che quel tedesco gli

PROSSIMO GP **MESSICO**

7 NOVEMBRE
Partenza alle ore **20.00**
Autodromo Hermanos Rodriguez, Mexico City - 4304 metri - 71 giri
Distanza di gara: 30,5354 km

I PRIMATI
In qualifica: D.Riccardo (Red Bull RB14, 2018) 1'14"759 media 207,257 km/h
In gara: V.Bottasi (Mercedes F1 W09 EQ Power +, 2018) 1'18"741 media 196,776 km/h
Distanza: M.Verstappen (Red Bull RB13, 2017) 1.36'26"552 media 189,970 km/h

VENERDÌ 5 NOVEMBRE		
SkySportF1	**F1** Libere 1	18.30
SkySportF1	**F1** Libere 2	22.00
SABATO 6 NOVEMBRE		
SkySportF1	**F1** Libere 3	18.00
SkySportF1	**F1** Qualifiche	21.00
TV8	**F1** Qualifiche	23.50
DOMENICA 7 NOVEMBRE		
SkySportF1	**F1** Gara	20.00
TV8	**F1** Gara	23.00

* La programmazione è aggiornata a domenica 31 ottobre, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint

avrebbe reso la vita durissima. In pista erano già tiratissimi. Accuse reciproche e plateale reprimenda da Senna a Schumacher in Francia, reo di averlo messo fuori. Nessuno era uno stinco di santo, ma se le risolvevano così a parole e se serviva a schiaffoni. Anche il rimprovero di Hamilton a Verstappen nel retropodio di San Paolo, dopo che Max aveva buttato la vittoria per il contatto con Ocon doppiato: *«dovevi aspettare, essere più attento»* e muto Max! Un modo come a dire ne devi mangiare ancora di chilometri...
Ma lì non c'è solo la voglia di far capire al novellino chi comanda, ma c'è, nella consapevolezza del passaggio di consegne avviato, l'orgoglio di "crescere" una grande rivalità. I campioni si nutrono di quelle e ne hanno bisogno. *«Schumacher vince solo per la macchina»*, diceva Jacques Villeneuve, in un dualismo durato troppi poco. A parte Hakkinen, Schumacher non ha avuto uno della sua qualità contro. Montoya mai maturo al 100%, Kimi troppo sfortunato e con quel qualcosa che ancora gli mancava per essere un campione e poi gli altri. Poi è arrivato Alonso e si è capito che era arrivato il rivale, il successore. Odio totale, nel rispetto. Come oggi tra Lewis e Max. Forse tra loro c'era ancora più odio vero. Alonso ha poi avuto la sfortuna di trovare subito uno della sua grandezza, addirittura come compagno di squadra... Hamilton. Vettel è poi arrivato in solitaria, inserendosi in un vuoto di potere, dovuto alla grande instabilità del regolamento tecnico. Dai suoi colleghi più autorevoli è più rispettato adesso di quanto non lo fosse quando vinceva i titoli.... Adesso Lewis ha una schiera di giovani contro, ha tanti potenziali nuovi Schumi, Ayrton, Lewis, Seb o Nando. Verstappen, Leclerc, Russel, Norris etc... Non c'è uno di questi che non vedi come un futuro campione del mondo... Però serve la macchina, senza rischi di essere un incompleto. Non tutti i giovani in corsa oggi vinceranno il mondiale, forse nessuno ripeterà i numeri dei cannibali perché si toglieranno spazio l'un l'altro, quel che è certo è che Lewis potrebbe ritirarsi serenamente... il futuro è servito... ●

MAX È IL NUOVO CHE AVANZA
Verstappen in lotta con Hamilton: la sfida tra i due è anche l'eterno confronto tra il nuovo e il vecchio in F.1, con l'inglese che rappresenta la tradizione e l'olandese il futuro

Red Bull e Newey? Sono re dei gran finali

C'È UNA SPECIE DI REALTÀ INCONSIDERATA E SORPRENDENTE CHE VIGE DA TRE ANNI A QUESTA PARTE E GETTA NUOVA LUCE SULLA SFIDA IRIDATA IN F.1: NELLE CHIUSURE DI STAGIONE, APPUNTO DAL 2018, VERSTAPPEN E RB-HONDA SONO REGOLARMENTE PIÙ EFFICACI DI HAMILTON E DELLA MERCEDES. NON SOLO: VANTANO ANCHE UN'AFFIDABILITÀ A PROVA DI BOMBA. E SE TANTO MI DÀ TANTO...

C'è una frasina, tra le tante pronunciate nei giorni scorsi dai top member della F.1, che dovrebbe far riflettere, anche perché prova a gettare luce su uno dei più indecifrabili e appassionanti confronti iridati della storia, quello in atto tra Lewis Hamilton su Mercedes e Max Verstappen su Red Bull. Ebbene, Helmut Marko, plenipotenziario e fiduciario del boss Didi Mateschitz, diventa il primo a sbilanciarsi nettamente sul possibile esito della lotta, dicendo bello secco: *«Giunti a questo punto, se Max riesce a vincere due delle restanti gare, il mondiale è nostro»*.

In una situazione del genere, in cui nessuno cerca di pencolarsi per evitare di dir panzane in quattro e quattr'otto trasformabili in figuracce, se Marko parla e si espone così, un motivo c'è, eccome.

Un profondo conoscitore come lui della F.1 e delle cose di casa sua, se la vede in tal modo sa dove andare a parare, gode d'un retroterra di dati, trend e precedenti ben preciso, tale da lanciare una luce nuova e prospetticamente rivelatrice sui possibili sviluppi della sfida iridata, in base a interessantissime caratteristiche strutturali e tendenziali che non sfuggono a lui, però manco a noi, neh.

Perché c'è una particolarità ormai verificata e quasi implacabilmente accaduta alle Red Bull di Adrian Newey da dodici anni a questa parte, ovvero dall'inizio del primo ciclo vincente, e cioè questa: le monoposto del drink team danno puntualmente il loro meglio nella parte finale del mondiale.

E qui la cabala o la superstizione non c'entrano niente, non è mica roba per il mago di Napoli ma più il rigoroso per Piero Angela con tanto di prole: cioè siamo seri e di fronte a scienza e tecnica, non a bubbole. In altre parole, Newey dà vita quasi puntualmente, per le sue vetture, a un rendimento a parabola che tende a impennarsi nelle gare finali e per un motivo intuibile e spiegabilissimo. Perché a tutt'oggi resta il migliore - lo è sempre stato, peraltro -, nel cammino di sintonia fine e degli affinamenti progressivi e costanti. In altre parole, dato un tema tecnico, Newey non manda mai alle ortiche un progetto, financo poco vincente, già da metà stagione, ma continua a lavorarci sino alla fine, in genere chiudendo il campionato col raggiungimento del miglior rendimento ipotizzabile e spremibile, in un cammino d'incessante crescita anche in termini di pura affidabilità.

E qui viene la sorpresa delle sorprese, il dato cui fino a oggi nessuno ha mai fatto troppo caso: negli ultimi tre campionati dell'era turboibrida (2018-2020), comunemente stradominati dalla Mercedes di Lewis Hamilton, implacabilmente nelle ultime tre corse il pilota in grado di avere il top del rendimento e il maggior numero di punti in cascina risulta essere nientepopodimeno che - rullo di tamburi -, Max Verstappen.

Quindi sostenere che l'olandese in realtà ha scalzato Hamilton e la Mercedes dall'ultimo Gp della scorsa stagione è vero ma parziale e non dà il senso e il gusto di una verità ben più succulenta e ricca di conseguenze analitiche, in un momento come questo.
In altre e arrapanti parole, è già da tre anni, ossia dal 2018 in corso, che nelle ultime tre corse Max e la Red Bull hanno un rendimento in pista e a punti superiore a quello della Mercedes di Hamilton.
Tanto per cominciare, nel 2018 Mad Max è al top in Messico e sta dominando tranquillamente - si fa per dire - in Brasile, quando Ocon si sdoppia e va a innescare un incidente che tarpa le ali all'olandese, privandolo di una vittoria certa. Con la quale nel finale di campionato avrebbe sopravanzato Lewis in termini di punteggio parziale. È un fatto. E uno.
Nel 2019 la situazione, oltre che ripetersi, deflagra, perché la punta di lancia della Red Bull finisce al terzo posto negli Usa, vince in Brasile e coglie il secondo posto a Abu Dhabi, continuando a fare meglio della altrimenti imbattibile Mercedes di Hamilton: non solo, a questo bisogna anche aggiungere che Max in Messico - un tracciato, quello dei fratelli Rodriguez, sempre amico al team di Horner e Marko - ha la sfiga di forare una gomma e di dover rientrare ai box percorrendo quasi un giro intero a passo d'uomo, altrimenti la vittoria poteva starci e con essa un divario di segmento finale ancora più ampio, stavolta addirittura nettissimo, rispetto alla Mercedes stessa.
E anche per quanto riguarda la scorsa stagione, ovvero l'anno 2020, sarebbe molto limitativo calcolare come sorpresa foriera di mutamento nella scala dei valori solo il finalone di Abu Dhabi dominato da Verstappen e dalla Red Bull. In realtà Max era già giunto secondo nella prima gara del Bahrain e appariva favoritissimo a vincere la seconda corsa - ricordate? Stessa spiaggia ma diverso lay-out del tracciato -, quando a buttarlo malinconicamente fuori gara ci pensa una carambola non da lui provocata, nelle primissime fasi successive al via. Malgrado questo, ancora una volta, l'olandese, cifre alla mano, è comunque il più efficace quanto a punti negli ultimi tre Gp (pur contando Lewis col Covid), a dimostrazione del fatto che non v'è niente di meglio di una Red Bull di Newey per concludere la stagione a passo top.
Anzi, qui e ora, dati alla mano si può (riba)dire molto di più. Le imbattibili Mercedes dell'era turboibrida, ossia dal 2014 a oggi, imbattute proprio non sono, perché addirittura dal 2018 a oggi nei finali di campionato soffrono regolarmente il ritorno di fiamma della Red Bull motorizzata Honda, la sola e l'unica Casa capace di spezzare nel triennio passato, anche se solo per il segmento finale di campionato, l'altrimenti soffocante egemonia della squadra di Toto Wolff.
Cavolo, lette le cose in questo modo, c'è da capirlo, Helmut Marko quando butta là quella frasina tosta metà chiara e metà oscura, stile oracolo di Delfi, perché così facendo sta già pensando in grande.
E quanto alla Red Bull epica del ciclo vincente targato Renault, Newey e Vettel, si possono sostenere anche altre cose le quali, oltre a confortare la tesi dei finali in crescendo, addirittura la esaltano a partire dal lontano 2009, ovvero l'anno in cui sono la BrawnGp e Jenson Button ad aggiudicarsi i due campionati.
Ebbene, anche in quella situazione la Red Bull, in Cina con Vettel alla primissima vittoria nella sua mili-

CHIARI SEGNALI DI CONSISTENZA
In alto, Adrian Newey osserva attentamente il suo gioiello di monoposto, in attesa di spedirla in pista per ottenere il massimo da questa memorabile stagione. Nell'altra pagina, il responsabile tecnico della Red Bull in compagnia del suo pupillo Max Verstappen sul podio di Montecarlo

tanza in F.1, è protagonista di un meraviglioso finale in crescendo rossiniano, andando a vincere addirittura le tre gare di chiusura di stagione, due con Vettel e una con Webber e finendo a soli 18,5 punti dalla BrawnGp in classifica Costruttori. Ciò dopo aver mostrato un rendimento nettamente migliore nella seconda parte della stagione. In altre parole, se la BrawnGp non avesse goduto all'inizio del grande vantaggio su tutti dato dall'estrattore a doppio buco, sul piano della crescita e del rendimento progressivo puro la Red Bull l'avrebbe fatta a pezzi, a medio-lungo termine, nel prolungato confronto diretto.
Andare al 2010 significa esaltare ancor più la tesi, perché in questo caso, in una grande annata per Fernando Alonso e la stessa Ferrari, Vettel a sorpresa si aggiudica tutte e tre le gare finali del campionato, andando a vincere il mondiale in un rocambolesco finale ad Abu Dhabi, contro ogni previsione.
Chiaro, è il giorno del pit-stop mal chiamato da Chris Dyer che fa infognare Fernando nella pancia gruppo marcando malamente Mark Webber e allo stesso tempo lo spagnolo si fuma la corsa inseguendo senza tentare il sorpasso uno straordinariamente coriaceo Petrov, però, però, però... sta di fatto che contro la e le Red Bull delle ultime tre gare non c'è trippa per gatti, una volta di più.
Sul 2011 c'è poco da dire, perché le macchine di Newey dominano in lungo e in largo il campionato, mentre il 2012 è un altro anno molto indicativo, visto che la Red Bull vince quattro delle ultime sette gare, mentre il duellante Alonso con la Ferrari, zero. Parziale finale decisivo che porta Vettel nello showdown d'Interlagos a vincere il titolo dopo una gran rimonta da fondo classifica per soli tre punti, mentre tra i Costruttori la sua Casa prevale a +60. Solita storia, insomma. E l'era del motore aspirato termina, nel 2013, con un altro strapotere Red Bull e con Vettel che vince tutte e nove le corse finali, tanto per gradire e rinfrescare le chiusure in bellezza, in questo caso ben corredate pure dalle aperture.

L'avvento del turboibrido vede la Red Bull-Renault in netta difficoltà, ma più di power unit che di macchina, quindi il primo biennio non dà indicazioni, se non che Ricciardo proprio nel 2014 vince in Ungheria e in Belgio, con Newey che ci mette un po' ma alla fine trova il modo a stagione inoltrata di andare a rompere le uova nel paniere alla Mercedes, se non di potenza giocando di tattica e sul consumo delle gomme.
Quindi, a parte il catastrofico 2015 vergine di gioie per Horner & C., nel 2016 prima Verstappen approfitta dell'harakiri Mercedes in Spagna, verso fine campionato, in Malesia, e poi c'è un altro colpaccio Red Bull con una doppietta, nel giorno in cui Hamilton si gioca un motore della sua Mercedes e pure il titolo rispetto a Rosberg, col senno di poi, a sei gare dalla fine.
Interessante anche il 2017, quando Max Verstappen, confermando il trend di crescita Red Bull nel finale di stagione, riesce a imporsi sia nel Gp Usa che in Messico, a blindare ancor più il concetto che Newey è un genio sempre ma nelle ultime corse d'ogni annata i suoi bolidi vanno ancor di più, perché lui non smette mai di affinarli, gara dopo gara, quindi dopo più di venti appuntamenti finiscono con l'essere implacabilmente al top su tutti gli altri...
Ecco, questo è il punto. Poi, certo, da qui a dire che in base a queste considerazioni, il mondiale 2021 - anzi due, il Piloti e il Costruttori - appare già bell'e deciso, sarebbe da tonti.
Però, giunti dove siamo giunti, per avere un quadro nitido e una linea tendenziale ineludibilmente indicativa, certi ragionamenti vanno fatti.
E il punto d'approdo è che la Red Bull dopo Austin - e con essa ovviamente Verstappen - si ritrova in una situazione niente male, che fa pendere e neanche così lievemente dalla sua parte l'ago della bilancia, quando mancano ancora cinque gare al termine del campionato, con Max in vantaggio di dodici punti su Hamilton e il Drink Team di ventitré lunghezze staccato dalla Mercedes.
Anche se, e non è un caso, Sergio Perez ad Austin è risultato mai così competitivo e non sideralmente lontano rispetto al compagno di squadra Max.
A testimonianza del fatto che la Red Bull Rb16B dotata della power unit Honda RA621H V6 mai come in questo momento appare prestazionalmente meravigliosa, tanto da andare a grufolare spavalda e con successo ad Austin, tradizionalmente l'orto di Hamilton e della Mercedes.
In altre parole, nulla è deciso e niente appare chiaro quanto all'esito dell'appassionante disfida iridata, considerando anche che nelle ultime cinque prove ben due rappresentano incognite assolute quanto inedite per tutti - e mi riferisco ovviamente a Qatar e Arabia Saudita -, anche se Messico, Brasile e Abu Dhabi, stando a precedenti non lontani e alla proverbiale ipercompetitività delle creature di Newey favolose nel chiudere col botto, rappresentano ben tre chance su cinque in quota Red Bull.
Anche perché uno come Helmut Marko odia le boutade e, come abbiamo visto, non parla mai a caso.
Tanto che, pur considerando la lotta ai vertici apertissima, meravigliosamente ingarbugliata e fully open a qualsiasi finale spiazzante, una botta d'ansietta al posto di Lewis Hamilton e dell'entourage Mercedes magari sarebbe il caso di iniziare ad averla. ●

QUEI FINALONI NELLA LEGGENDA
Sopra, Vettel al top ad Abu Dhabi 2010, la sera del suo primo titolo. Eccolo, a lato, festeggiare siul podio con Helmut Marko, in basso, peraltro ora fiero mentore di Max Verstappen

Solo una cosa in testa vincere!

IL MAX VERSTAPPEN DI QUESTA STAGIONE È UN PILOTA FOCALIZZATO, DETERMINATISSIMO IPERVELOCE E A PROVA D'ERRORE. ANDIAMO A SCOPRIRE IL SENSO DEL SUO SALTO DI QUALITÀ

di **Matteo Novembrini**

Qualcuno forse, tra i banchi di scuola, si ricorda di aver sentito parlare della Gloriosa Rivoluzione. Circa 330 anni fa, anno più anno meno, la storia fece da spettatrice ad una serie di eventi riguardanti Inghilterra ed Olanda che andarono a confluire con la sostituzione al trono di Giacomo II d'Inghilterra con Guglielmo III d'Orange. "Rivoluzione" perché dopo quel biennio gli scenari politici in Inghilterra cambiarono radicalmente, con un nuovo equilibrio tra potere regio e potere parlamentare; "Gloriosa" perché riuscì perfettamente senza inutili spargimenti di sangue, almeno in territorio inglese. Re britannico che vede in pericolo il suo trono, un tipo olandese che si fa avanti per sostituirlo, discussioni su successioni: vi ricorda niente? Alzi la mano a chi sono venuti a mente Lewis Hamilton e Max Verstappen.

Jos insegnante burbero

Giacomo II lasciò il trono non appena si rese conto che le sue truppe lo avevano abbandonato, preferendo la fuga in Francia senza combattere. Lewis Hamilton questo non lo farà, e lo ha già fatto capire a più riprese durante questa stagione. Ma il Guglielmo d'Orange di questo caso, Max Verstappen, è forse ben più fornito di quell'antenato che si ritrovò sul trono d'Inghilterra. Un trono non inglese ma mondiale è quello cui ambisce il classe 1997 della Red Bull, che ha tra le mani la prima, vera occasione della vita per realizzare un sogno partito da lontano, quando ancora lui non era nato. Perché va detto, c'è il sospetto che nella formazione di Max Verstappen abbiano influito i sogni infranti di Verstappen senior, Jos. Andre Agassi, tennista di successo, sulla durezza degli allenamenti del padre ci ha fatto un libro (di successo), Max per adesso non sembra pensarci nemmeno. Anzi, da suo padre pare aver preso quell'aria da irriducibile che spesso lo accompagna in griglia. E' in macchina però che le somiglianze tra Jos e Max finiscono: perché che Max sia uno di quei talenti rari, non c'è nemmeno bisogno di starne a discute-

re. Talento che qualcuno ha maliziosamente detto aver ereditato non dal padre ma dalla madre Sophie, velocissima sui kart e mentore di Max, che con lei riguarda sempre le gare per analizzarle. Di sicuro, un talento forgiato dagli insegnamenti rudi di papà, che nell'educazione ha sempre preferito ricorrere al bastone piuttosto che alla carota. È recente la rivelazione di un episodio che fa capire l'ambiente in cui è cresciuto Max: dopo una gara andata male, Jos lasciò il giovane pargolo da solo in autostrada, andandolo a riprendere solo qualche minuto dopo. Episodio che il pilota della Red Bull ha ricordato così: *«Ora lo racconto e posso farci due risate, ma erano tempi duri»*. Tempi che, del resto, suo padre non ha mai neanche nascosto. Ad esempio, per dirne un'altra, gli impediva di sorpassare in rettilineo: *«Arrivai al punto di proibirgli di passare in rettilineo* – ricorda l'ex pilota – *o nei punti più facili, gli dicevo io in quali punti sorpassare. Ecco perché oggi si ha la sensazione che Max possa passare ovunque»*.

METAMORFOSI ENTUSIASMANTE
Max Verstappen sembra quasi stupirsi per il salto di qualità dei suoi risultati quest'anno, che lo vedono ora in condizione di minacciare la leadership iridata di Lewis Hamilton, una delle più solide in tutta la storia della F.1

Barcellona 2016 cambia tutto

Se Verstappen junior oggi ha quell'aria di cyborg programmato al solo scopo di vincere, sicuramente parte dei motivi risiedono in un'infanzia differente dalle altre, per tanti motivi. Per essere il figlio di un pilota di F.1 certo (l'unico olandese a quei tempi), per essere cresciuto sì in una condizione agiata dal punto di vista economico ma non semplice dal punto di vista formativo, in un paesino appartato (Bree, vicina alla nativa Hasselt, entrambe nel Limburgo belga) e con un padre quasi mai disposto a sottolineare le cose fatte bene ma sempre pronto a sottolineare quelle fatte male. Eppure, Jos era sempre lì: *«Max è stato il mio progetto di vita, ho fatto più per la sua carriera che per la mia. Volevo diventare un campione insieme a lui»*. Solo una volta Jos è stato visto con gli occhi lucidi, ed era a Barcellona 2016: il giorno della prima gara con la Red Bull, diventato subito il giorno della prima vittoria di Max Verstappen in Formula Uno. È stato come averlo condotto passo dopo passo per Jos, che da quella volta ha co-

minciato a centellinare le sue presenze nel paddock fino a farsi vedere quasi più: era il momento di lasciare la mano e andare, era il momento di farsi da parte. Pensando, molto sinceramente, di non aver più niente da insegnare al suo primogenito.

Spalle larghe e petto in su nel paddock

Oggi Max nel paddock si muove con disinvoltura, cammina spedito, sorride poco ma ha la personalità per reggere i tanti microfoni e le numerose telecamere che cercano di catturarlo dopo averlo inseguito. Fosse per lui, guiderebbe e basta. Ma non può, non si può in un'epoca in cui l'apertura al mondo esterno è totale. E con questo Max pare aver capito dovrà conviverci sempre più, sotto ogni punto di vista. Da un lato, lo ha anche accettato: il suo 2021 lo ha aperto con un post sui social che ha fatto rumore, con una foto pubblicata che ritraeva lui al mare insieme alla compagna Kelly Piquet. Un fidanzamento chiacchieratissimo nel paddock, perché Kelly non solo è la figlia del tre volte campione del mondo Nelson, ma anche l'ex fidanzata di Daniil Kvyat, l'uomo a cui Max, a suo tempo, aveva "rubato" il sedile in Red Bull. Niente che riguardi le corse, ma occhiate e voci che alla fine finiscono per entrarci comunque, compagne di un mondo che con il gossip è sempre andato a braccetto. Eppure, lui ha saputo gestire tutto quanto alla perfezione, accogliendo l'idea di diventare ben presto padre adottivo. L'accettazione di una responsabilità che avrebbe potuto rifuggire, la scelta di tuffarsi in un determinato tipo di vita quotidiana che, volente o nolente, avrebbe avuto impatto su quella professionale: un altro segno di maturità oltre a quanto fatto vedere sui circuiti. E poi, un modo di dare una cuginetto ai figli di sua sorella Victoria, che lo ha già reso zio: un nipote è già arrivato, l'altro sta arrivando. Questo è il mondo di Max lontano dalla pista.

UN CALDISSIMO ENTOURAGE

Max Verstappen, sopra, riceve l'abbraccio del padre Jos, a sua volta ex pilota di F.1, e, in alto, spinge al volante della sua Red Bull a motore Honda. Nell'altra pagina è col suo mentore Helmut Marko, con Christian Horner, Sergio Perez e tutto il team in festa

Dalle follie del giovane Max alla maturazione

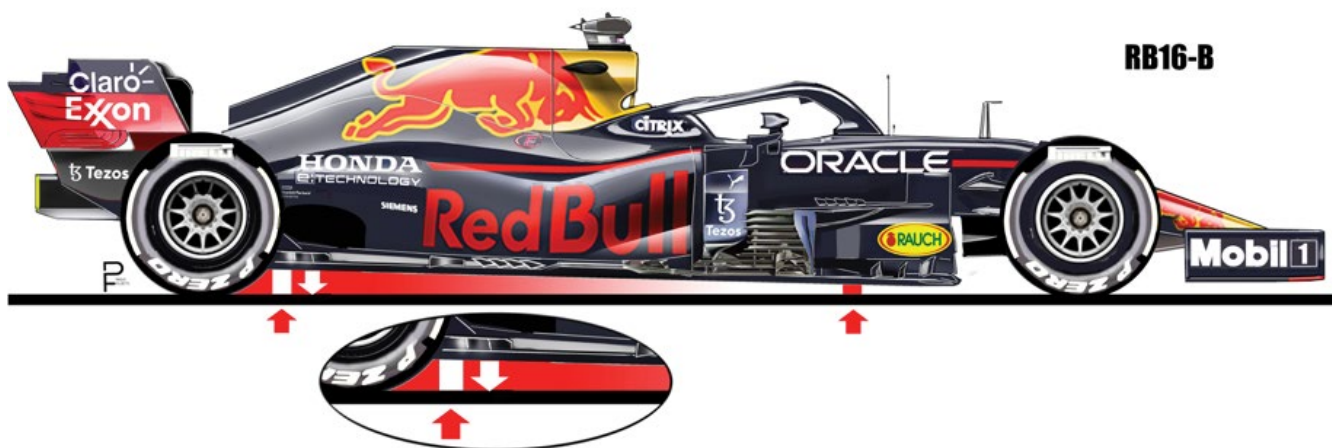
Già, la pista. Quello è il suo ambiente naturale. Lo è per tutti i piloti, ma per lui è come se lo fosse più di altri. Non è vero che sotto il casco Max si trasforma, perché lo sguardo è fiero anche quando passeggia nel box. Consapevole di avere tra le mani un talento da non sprecare, un dono da

far fruttare. Perché di numeri al volante ne ha già fatti vedere di numerosi, raggiungendo vette di competitività elevatissime: chiedere ai suoi ultimi tre malcapitati compagni di squadra. L'olandese fa parte di un gruppo di eletti, di una ristrettissima cerchia baciata e benedetta da madre natura che ti indica la via: sarai un pilota, sarai uno dei più grandi. Oggi in pista Max lo è, uno dei migliori. Non si è mai sentito secondo a nessuno, forte di un'incrollabile autostima tipica dei numeri uno dello sport. Che non avesse paura del migliore di questa generazione, Lewis Hamilton, lo ha sempre detto ed alla prima occasione con macchine più o meno pari lo ha dimostrato; ma lo dimostrava anche nei primi anni, da ragazzino, quando non si preoccupava di chi avesse davanti o subito dietro. Max è un talento raro, precoce e cristallino, tanto da indurre la Red Bull a prenderselo subito, dopo una sola annata, peraltro non ancora conclusa, in monoposto. Ebbene sì: lui ha lasciato i kart alla fine del 2013, nell'agosto del 2014 ha firmato il contratto con la Red Bull (bravissima a strappare Max alla Mercedes garantendo la prospettiva di sbarcare subito in F.1) per debuttare con la Toro Rosso nella stagione successiva, prendendo il via al suo primo Gp all'età di 17 anni, 5 mesi e 15 giorni: inutile dire che abbia riscritto completamente il libro dei record della precocità. E anche quello delle regole, considerando che la Federazione, spaventata dall'idea di vedere piloti sempre più giovani in griglia, dopo il suo caso ha inasprito le regole per la concessione della superlicenza. Max è diventato poi il più giovane a prendere punti, il più giovane a vincere un Gp: non diventerà il più giovane a vincere un titolo, possibilità persa con la stagione 2020, semplicemente perché, prima di quest'anno, non ha mai avuto la macchina per provarci. L'occasione di adesso è d'oro, guai a farsela sfuggire. E lui sta facendo di tutto per farcela, dimostrando di aver completato quella lunga metamorfosi cominciata quando, da ragazzino, si presentò ai cancelli di Melbourne 2015. Rispetto ad allora, e parliamo di oltre sei anni e mezzo fa, Max ha messo su un po' di spalle, sul suo volto i tratti adolescenziali se ne sono andati ma soprattutto il cambiamento è stato nella testa, laddove un tempo l'esuberanza e la voglia di spaccare il mondo avevano spesso e volentieri il sopravvento sul raziocinio. Era uno che sembrava sprezzare il pericolo, uno che non voleva saperne di alzare il piede: nei suoi primi anni il personaggio ha lasciato tanti tratti indelebili, molti dei quali sulle fiancate delle Ferrari. Ma c'è un giorno che, più di altri, ha fatto da spartiacque: sabato 26 maggio 2018, Monaco. Siamo alla fine delle libere 3, si è già capito che su quella pista, con quelle Red Bull, non ce n'è per nessuno; solo che Max forza troppo e la mette nel muro alle Piscine. Macchina troppo danneggiata per essere riparata in tempo per le qualifiche: Ricciardo fa pole e vittoria, Verstappen parte ultimo e non può fare meglio del 9° posto. È il fine settimana in cui perde la pazienza anche Helmut Marko: il succo del discorso, in soldoni, è "adesso basta". Quello resta l'ultimo, madornale errore di Max Verstappen in un weekend di gara se si esclude Istanbul 2020: da allora l'olandese ha saputo incanalare la smania di primeggiare a tutti i costi, domando un talento spesso poco incline al compromesso. E da allora è nato un Verstappen nuovo, capace di portare quasi sempre a casa il risultato. Ha ancora il vizio di non sapersi trattenere nei duelli, Silverstone e Monza lo dimostrano, ma per il resto gestione e visione di gara nulla hanno a che fare con le abitudini dei primi tempi. E quando la velocità istintiva trova conforto nella ragione, iniziano i problemi. Per gli altri.

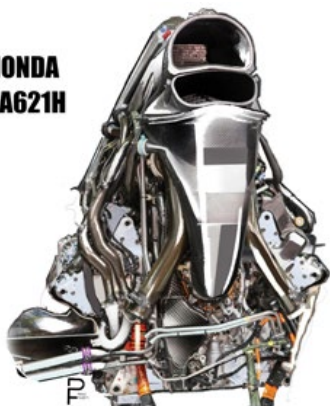
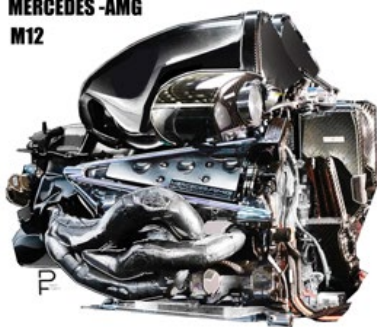
Max è pronto

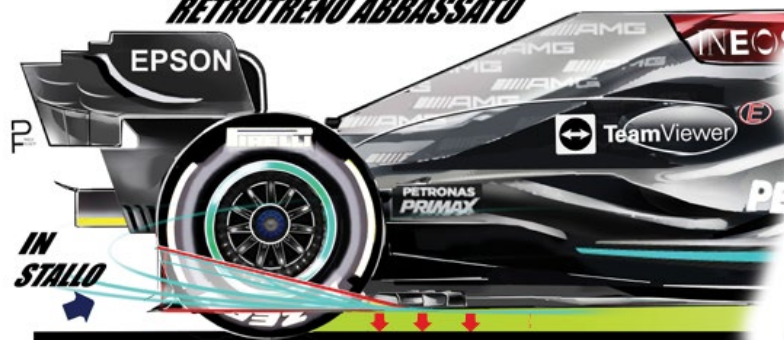
Sulla sua personale tabella di marcia forse, abituato com'era ad essere sempre in anticipo sul percorso, Verstappen si è presentato in ritardo all'appuntamento con la prima pole position (Budapest 2019, miglior tempo alla 93° occasione, 100° pilota della storia mettere a segno una pole) e ci sta mettendo più del dovuto a diventare campione del mondo. Non sa ancora se ci riuscirà o meno, di sicuro si sente pronto per diventarlo. Adesso non è solo uno feroce, velocissimo sul bagnato e dotato di un controllo del mezzo fuori dal comune, no; ora è un pilota poco propenso all'errore, micidiale alla prima occasione, impeccabile sotto tutti i punti di vista. Un livello altissimo di rendimento che non è stato scalfito, semmai esaltato, dal primo vero duello iridato della carriera. Un confronto con un sette volte campione del mondo al quale ha risposto presente, reggendo alla grande sul piano mentale. Guardate il Gp d'Olanda; c'era un autodromo tutto arancione solo per lui, e lui niente: glaciale, non un battito cardiaco in più, non un'emozione lasciata trasparire. Insomma, Max è uno pronto. Pronto a quella successione che oltre tre secoli fa, un suo connazionale aveva saputo mettere in atto senza fare stragi. Lewis Hamilton, a corte, ha un cliente scomodo: si chiama Max Verstappen, e sta facendo di tutto per rubargli la corona. ●

Il "motorone" da solo non basta

ORMAI LA SFIDA NON È SOLO NELLA CAVALLERIA E NELLE PRESTAZIONI PURE MA NELL'EFFICACIA DELL'AERODINAMICA, NELLO SVILUPPO E NELLA GESTIONE DELLE VARIE MESCOLE DI GOMME

ASSETTO RAKE ACCENTUATO RB16-B AD AUSTIN

NEL DETTAGLIO EVIDENZIATE LE ALTEZZE DA TERRA DECISAMENTE SUPERIORI DELLA RB16-B RISPETTO ALLA MERCEDES, CHE AD AUSTIN HANNO PERMESSO COMUNQUE DI SFRUTTARE AL MEGLIO LO STALLO DEL DIFFUSORE NONOSTANTE LE ASPERITÀ DELL'ASFALTO DEL TRACCIATO TEXANO.

Un dato tecnico importante è emerso come preponderante all'interno dell'equazione prestazionale di una F.1 quest'anno e potrà avere una particolare rilevanza per l'assegnazione del titolo nelle ultime cinque gare della stagione. Ci riferiamo al fatto che nella lotta serratissima tra Red Bull e Mercedes, non costituisca più il fattore dominante la potenza massima delle power unit, avulsa da tutti gli altri fattori che possono determinare la competitività delle rispettive vetture. Di fatto, ciò che sinora ha rappresentato un vantaggio competitivo che le altre qualità delle due vetture non sono mai state in grado di compensare è la capacità di fare funzionare correttamente i pneumatici e la loro gestione. Intendiamo dire con questo che rispetto alle performance che le gomme sono in grado di fornire, è risultato impossibile in tutte le gare sinora disputate, trovare fattori che fossero in grado di compensare o un loro deficit, piuttosto che controbilanciare le prestazioni garantite dai pneumatici sulla vettura rivale. In pratica, potremmo sostenere che questa stagione, in cui i progetti sostanzialmente avrebbero dovuto essere null'altro che una lieve evoluzione di quelli 2020 (nei fatti non è stato proprio così, o meglio, non per tutti), si sia creato un precedente importante. Ovvero il principio tecnicamente corretto, che una F.1 sia un complesso di elementi in cui la predominanza di uno non assicura che il progetto possa essere vincente. Insomma, al settimo anno dell'era ibrida, appare sempre più chiaro che questa formula definita dal 2014 una formula motore, in cui il vantaggio iniziale della power unit Mercedes, metteva in risalto, o meglio, faceva supporre che con un "motorone" in grado di sprigionare elevata potenza, si potessero coprire i deficit in altre aree della vettura, ora appare meno vera. Intendiamoci, la potenza può coprire le inefficienze di un progetto aerodinamico e anche telaistico, beninteso, ma ciò solo se il gap con gli avversari è cospicuo. La sfida tra Red Bull e Mercedes, quest'anno rappresenta un qualcosa di esaltante dal punto di vista ingegneristico, perché due monoposto basate su concetti differenti a livello aerodinamico sono giunte, a questo punto della stagione, quasi in una sostanziale situazione di parità a livello prestazionale. Nei fatti, il concetto di vettura "piatta", "neutra" rappresentato dalla Mercedes W12, si è scontrato con quello della RB16-B, che sfrutta il principio dell'assetto rake particolarmente elevato per generare carico in curva, ma che ha di fatto perfezionato a livello di eccellenza quello dell'abbassamento del retrotreno per fare stallare il diffusore in rettilineo. Qualcosa, apparentemente banale, ma in realtà basato su una perfetta interconnessione a livello dinamico del comportamento dell'avan-

LE POWER UNIT MERCEDES E HONDA

I DUE PROPULSORI,SONO MOLTO VICINI NELLE PRESTAZIONI, NONOSTANTE PAIA SEMPRE PIÙ CHARO CHE HONDA ABBIA PROGRESSIVAMENTE SUPERATO MERCEDES A LIVELLO DELL'ERS, MENTRE L'EFFICIENZA DEL MOTORE A COMBUSTIONE INTERNA DI BRACKLEY PARE ESSERE ANCORA SUPERIORE IN DETERMINATE CONDIZIONI.

LO STALLO DEL DIFFUSORE DELLA MERCEDES W12

A CONFRONTO LA CONDIZIONE NORMALE DI ASSETTO DELLA W12, LIEVEMENTE INCLINATO IN AVANTI, CON UN RAKE MINIMO E QUANDO IL RETROTRENO È ABBASSATO. SI NOTA (FRECCE BLU) COME IL FLUSSO D'ARIA CHE NELLA PRIMA CONDIZIONE LAMBISCE IL DIFFUSORE, IN RETTILINEO SI SEPARA DA ESSO, NON GENERANDO CARICO E RIDUCENDO LA RESISTENZA.

treno e del retrotreno, senza alcuna gestione elettronica. È assai rilevante il fatto che Mercedes, abbia dopo la pausa estiva cercato di adottare sulla W12, la stessa tipologia di assetto che però perchè possa funzionare in modo efficace su ogni tracciato, avrebbe richiesto di fatto il cambiamento radicale della filosofia della vettura (impossibile da realizzare) passando dall'assetto quasi neutro a quello fortemente picchiato tipico della Red Bull. Se infatti, a Istanbul, la sospensione posteriore contrattiva della W12, aveva attirato l'attenzione dei tecnici del team di Milton Keynes, non tanto perché ritenessero illegale il sistema, quanto perché sorpresi nei fatti, dall'applicazione di un concetto che rappresenta un marchio di fabbrica di Adrian Newey e soci, sulla W12, votata invece alla ricerca della minima variazione delle altezze da terra. La curiosità dei tecnici Red Bull, trova giustificazione nel fatto che nonostante sia stato frequente nella storia della F.1 assistere all'adozione di soluzioni viste su altre vetture, non è mai successo prima di osservare a stagione decisamente inoltrata una revisione così profonda del concetto dinamico di una vettura, nata da e per sfruttare un concetto completamente opposto. Ciò segna un punto vincente a favore dell'aerodinamica e della dinamica del veicolo rispetto alle prestazioni dl propulsore. Ad Austin la Mercedes non è riuscita a sfruttare appieno la scelta legata all'abbassamento del retrotreno ed allo stallo del diffusore per due fattori specifici di quel tracciato. Da un lato, il COTA non presenta lunghi rettilinei ad eccezione di quello di ritorno dove lo stallo del diffusore possa sostanzialmente incrementare la velocità della vettura, inoltre le irregolarità dell'asfalto hanno impedito alla W12 di sfruttare appendo la compressione della sospensione posteriore e l'estensione parziale di quella anteriore, per gli effetti di forte "rebound" sui dossi. In pratica a seguito degli spanciamenti la perdita di aderenza degli pneumatici avrebbe costituito un fattore negativo nella loro gestione. Nell'ultimo stint di gara, ciò e stato particolarmente evidente e cruciale per la vittoria di Verstappen. Il bilanciamento decisamente migliore della RB16-B rispetto alla W12, infatti ha permesso all'olandese di mantenere in vita i pneumatici praticamente sino alla fine, potendo rintuzzare con tempi competitivi il progressivo avvicinamento di Hamilton. Il limite della Mercedes, dunque, è quello di aver prodotto una monoposto che nelle gare sinora disputate si è dimostrata meno "all round" rispetto alla RB16-B. La monoposto di Milton Keynes, invece ha dimostrato di adattarsi meglio ad ogni tipologia di tracciato, anche quelli, sulla carta, meno adatti alle sue caratteristiche, e ciò potrebbe essere di fatto la sua qualità più importante. ●

Mercedes energia a... reazione!

È IL MOMENTO PIÙ DELICATO PER LA SQUADRA TEDESCA, REDUCE DALLA SCONFITTA DI AUSTIN E CHIAMATA AL CONTROATTACCO NEI PROSSIMI DUE GP, LÀ DOVE LA RED BULL-HONDA È FORTISSIMA

di **Alessandro Gargantini**

La sconfitta di misura di Austin ha lasciato l'amaro in bocca agli uomini della Mercedes. Pesano i dodici punti di vantaggio acquisiti da Verstappen, ma ancora di più l'aver perso, su un tracciato sul quale Hamilton puntava a riconquistare la leadership nella classifica riservata ai piloti, il confronto diretto con la Red Bull. Sarebbe bastato riuscire a difendere la leadership conquistata ad inizio gara per avere una classifica completamente diversa per il pilota originario di Stevenage, soprattutto alla viglia della trasferta di Città del Messico che si preannuncia in salita per la squadra di Brackley. L'esito del Gran Premio degli Stati Uniti ha allontanato l'ottavo sigillo iridato dal campione inglese in un mondiale che si sta rivelando inaspettatamente più duro rispetto alle previsioni della vigilia. Il predominio che Verstappen sta esercitando da inizio stagione va ben oltre i dodici punti che lo separano da Hamilton. I numeri parlano chiaro: otto vittorie e nove pole position per il leader mondiale, cinque vittorie e tre pole position per il sette volte iridato. Se vuole ribaltare le gerarchie al vertice della graduatoria, Hamilton dovrà invertire l'inerzia della stagione e compiere un'autentica impresa, tra le più sfidanti della sua inarrivabile carriera. Per aiutare il suo campione, nelle due settimane che separano Austin da Mexico City, Wolff ha mandato in ritiro il suo staff tecnico con l'obiettivo di comprendere i motivi della batosta in terra texana e pianificare una pronta reazione, proprio come avvenne dopo le due brutte sconfitte di Spielberg che furono seguite dalla rinascita di Silverstone. Un successo di Verstappen a Messico City porterebbe il vantaggio dell'olandese vicino a quota venti, sempre che sulla pista di casa Perez non riesca a chiudere davanti alle Mercedes. La corsa del prossimo fine settima sarà decisiva per la squadra diretta da Toto Wolff, che ha voluto condividere alcuni punti del debriefing dei suoi uomini dopo la prova di Austin e lanciare un chiaro messaggio alla Red Bull: la Mercedes lotterà fino alla fine per difendere il ruolo di regina della massima serie.

I dubbi sulla strategia di Austin

Dopo che l'ottimo scatto al via aveva permesso a Hamilton di conquistare la prima posizione, l'one-

E ADESSO BISOGNA DARE PROPRIO TUTTO!
Hamilton e Wolff sembrano analizzare la situazione a freddo, cercando dati e strategie per cambiare il trend di una stagione che a questo punto vede al top e favoriti Versteppen e la Red Bull-Honda

re di invertire le gerarchie è passato nelle mani della Red Bull. Visto che nei primi giri Verstappen ha mostrato di avere un ritmo gara superiore, ma di non avere il potenziale per riprendersi la leadership del gran premio, alla Red Bull hanno deciso di provare l'undercut già nella decima tornata, prendendosi i rischi che tale scelta comportava. L'aver anticipato la prima sosta imponeva di fare altrettanto con la seconda con la spada di Damocle di finire la corsa con gli pneumatici sulle tele. Al termine del nono giro, Hamilton aveva un vantaggio di 928 millesimi nei confronti di Verstappen. L'inglese è rimasto in pista soltanto tre tornate in più del rivale della Red Bull. Ma, quando Hamilton è rientrato in pista dopo il suo cambio gomme, l'inglese aveva però 6.759 secondi di svantaggio nei confronti del diretto rivale. Quattro tornate sono costate al sette volte iridato la bellezza di sette secondi che si sono rilevate decisive nell'economia del gran premio perché con le mescole Hard il ritmo del pilota della Mercedes è stato superiore, al punto che Hamilton ha ricucito integralmente il suo svantaggio. È dunque lecito che la squadra di Brackley si interroghi sulla efficacia della propria strategia e se, con scelte differenti, sarebbe stato possibile contrastare il diciottesimo successo in carriera di Verstappen. Considerando la qualità del ritmo delle W12 con le mescole più dure, la logica dice che alla Mercedes sarebbe bastato anticipare l'undercut di Verstappen, che era l'unico strumento per il pilota di Christian Horner per superare Hamilton, per conservare la leadership della corsa. Una fermata di Hamilton nella corsia box per la prima sosta tra l'ottavo ed il decimo passaggio sarebbe bastata al sette volte iridato per conservare il primo posto. In teoria sì, anche la certezza della superiorità delle W12 con le mescole Hard l'abbiamo avuta solo in gara. Se gli strateghi del remote garage di Brixworth, Allison e Wolff avessero letto in anticipo l'evolversi della corsa, e avessero conseguentemente richiamato Hamilton prima di Verstappen, forse avremmo assistito ad un'altra gara. Questo punto è stato centrale nel debriefing svolto alla Mercedes, nel corso del quale è anche emerso il fatto che, se Hamilton fosse rientrato dopo otto o nove giri, l'inglese sarebbe rientrato in pista alle spalle di Ricciardo e non lo avrebbe superato facilmente, perdendo tempo. Nel frattempo, Verstappen si sarebbe trovato la pista libera davanti a sé con una mescola a disposizione più morbida, le Medium, con le quali le RB16B volavano. Anche questa tesi è supportata dalla logica e rende impossibile comprendere se a Hamilton sarebbe stato sufficiente pararsi dall'undercut per portare a casa la vittoria negli States.

Più strategia che muscoli in Texas

Invece di un incendiato rodeo, la regia di Austin ha mandato in scena un'avvincente partita scacchi tra Mercedes e Red Bull. Un gioco di strategia che ha premiato la scelta di chi doveva rincorrere ed è stato costretto a rischiare di più, come ha ben spiegato Toto Wolff: *«È stata molto coraggiosa la scelta della Red Bull di fare un undercut nelle primissime fasi di gara, perché era molto presto per fermarsi. E la stessa cosa è avvenuta per il secondo cambio gomme, che hanno anticipato moltissimo come nel caso del primo. Verstappen ha capito nel primo stint come gestire al meglio le gomme nel secondo e tenersi un piccolo margine per la parte finale del gran premio. Loro hanno vinto il gran premio perché si sono presi dei grossi rischi, ma sono riusciti a portare fino in fondo le loro strategie»*.

Il Team Principal della Mercedes difende però le scelte fatte dalla sua squadra, visto che le preoccupazioni che Hamilton non sarebbe riuscito concludere il gran premio anticipando i cambi gomme, secondo Wolff, erano reali. *«Ci siamo trovati in difficoltà (backfoot) perché la nostra monoposto non è stata abbastanza veloce nella prima fase di gara con le mescole Medium. Inoltre, non sarebbe stato possibile per Hamilton anticipare il suo cambio gomme perché, alla luce dei nostri dati tecnici, non saremmo stati in grado di finire la gara nonostante il sette volte iridato stesse guidando meravigliosamente bene. Lewis è rimasto calmo ed ha gestito perfettamente il de-*

grado nonostante il distacco da Verstappen dopo il secondo cambio gomme, ha saputo aumentare il ritmo e fatto un ottimo lavoro riagganciandosi all'olandese. Non sappiamo cosa sarebbe potuto accadere con due giri in più, forse sarebbe riuscito ad attaccarlo. Ma non posso fare altro che complimentarmi con la Red Bull perché questa volta non siamo semplicemente riusciti a batterli». Questo, nonostante negli ultimi chilometri di gara Hamilton abbia messo nella sua linea di tiro la monoposto del rivale. *«Sul finale di gara, nel corso del penultimo giro, il distacco tra Hamilton e Verstappen era sceso sotto il secondo, ma la monoposto di Lewis non si trovava in un detection point per il DRS. Poco dopo, Verstappen ha beneficiato della scia di Mick Schumacher e ha potuto allungare»*.

NON È FACILE ANDARE A RIPRENDERE MAX

Hamilton davanti a Max: fino a poco tempo fa sembrava un dato di fatto ma ora per il campione in carica appare sempre più difficile sopravanzare il suo challenger olandese. Nell'altra pagina, Toto Wolff un po' preoccupato...

Wolff: ad Austi potevamo vincere...

Wolff ha poi spiegato che il primo cambio gomme non è stato dettato dalla volontà di pararsi da un undercut anche di Perez, ma semplicemente

le gomme di Hamilton non erano più performanti *«Non abbiamo fatto il primo stop per difenderci dal Perez, semplicemente Hamilton non aveva più ritmo. Penso che avremmo potuto vincere la corsa perché siamo stati al comando del gran premio e avevamo un ottimo ritmo con le mescole Hard, ma è facile dirlo al lunedì. Probabilmente, se potessimo ripercorrere il fine settimana dal venerdì, le cose andrebbero diversamente. Penso che abbiamo imparato parecchio dallo scorso fine settimana»*. Wolff non vuole dare alibi ai suoi e ha precisato

che non vuole sentire parlare di circuiti favorevoli alla Red Bull, anche perché a Austin la Mercedes ha perso su un tracciato che alla viglia era considerato favorevole alle W12.
Ma il Circuito della Americhe è in qualche modo simile nelle sue caratteristiche a Zandvoort, l'ultima pista sulla quale la Red Bull era stata superiore alle Mercedes.
Ciò che hanno in comune i due lay-out sono le numerose curve veloci che impediscono della squadra di Brackley di abbassare il posteriore sui rettilinei per aumentare la velocità massima: ad Austin, la Mercedes recuperava solo un decimo di secondo sui rettilinei.
Gli avvallamenti hanno aggravato il problema della W12, perché la vettura era un po' più alta del solito. Infine, i cambi di pendenza ed il vento laterale non hanno aiutato le monoposto della squadra di Brackey per quel che concerne la stabilità del posteriore.

Le altitudini di Messico e Brasile ok per Honda

«Penso che non ci siano, d'ora in poi, circuiti favorevoli a noi o alla Red Bull. Tutto dipenderà da come gestiremo e affronteremo le corse. Dovremo spingere come dannati e metterci nella condizione di lottare per il titolo fino alla fine. Messico è difficile per l'altitudine. Per questo motivo abbiamo diverse possibilità per quel che concerne il set-up ed il motore. Ma non partiamo sconfitti, ricordiamoci che a Austin la Red Bull aveva la macchina migliore con le Medium, mentre noi con le Hard. La lotta con la squadra di Milton Keynes è tecnicamente alla pari, nessuno è avvantaggiato», ha concluso Wolff.
Di fatto, ora il mondiale va verso due piste che sembrano favorire, se non la Red Bull … le sue power-unit a causa dell'altitudine. La Honda ha il turbocompressore di dimensioni più grandi, che fornisce un vantaggio in altitudine, come è stato possibile apprezzare anche nelle due corse disputate a Spielberg che si trova settecento metri circa sul livello del mare, poco meno dei 760 metri di Interlagos, ma nulla se paragonato ai 2200 metri del circuito dedicato ai Fratelli Rodriguez, dove certamente Verstappen non intende concedersi una … siesta, ma andrà alla caccia della decima pole position e della nona vittoria stagionale. Senza dubbio, numeri da iridato. ●

Ferrari senza... sosta!

Venti ballerini o forse sono acrobati, fate voi, devono creare una forma d'arte in due secondi e mezzo. Il pit stop rimane una meraviglia: visto dall'alto è il fiore colorato e perfetto che si schiude in un istante, la massima espressione della sincronia, la summa del gioco di squadra. E la Ferrari, che ha messo in cantiere il ritorno ai vertici nel 2022, su questo punto deve migliorare.

Ammesso e non ancora concesso che l'intero progetto della nuova monoposto sia azzeccato e vincente, baciato da qualche scintillante idea in grado di accenderlo, toccherà pure far ripartire 'sti ragazzi, Charles Leclerc e Carlos Sainz, senza intoppi e in tempi apprezzabilmente rapidi dopo i cambi gomme. Ecco, su ciò c'è da ricostruire una certezza, come ha ammesso lo stesso Mattia Binotto dopo il Gp degli Stati Uniti in cui lo spagnolo s'è fermato per 5"6 nel secondo pit stop.

«Abbiamo avuto ancora un problema durante una sosta che ci è costato potenzialmente due posizioni», ha ammesso. La ruota posteriore destra non voleva saperne di uscire ma la circostanza s'è ripetuta sempre con Carlitos (arrivato leggermente lungo in questa occasione) che già era rimasto imbrigliato negli ultimi due Gp, in Russia per un errore umano e in Turchia per un'errata comunicazione tra i sistemi elettronici di controllo di Ferrari e FIA. Può capitare ma il nodo va sciolto, in vista del Mondiale della verità.

E ADESSO, TRA GLI ARGOMENTI ALL'ORDINE DEL GIORNO PER LA CASA DI MARANELLO, CI SONO ANCHE I PIT-STOP: PROVIAMO AD ANALIZZARE COME E PERCHÉ

Globalmente la Ferrari non è messa malissimo nell'esecuzione dei pit stop. La durata media in questa stagione è di 2"58 e la pone al sesto posto tra le squadre, però il tasso di ripetizione delle fermate sotto i tre secondi – ritenuti il limite tra i pit stop buoni e quelli critici – la trova terza dietro Mercedes e Red Bull. La classifica dice che la Stella tedesca eseguendo l'82% delle fermate sotto i tre secondi abbia da poco superato la Red Bull (79%), mentre Maranello è sul 73%.

Vedete come la frustrazione sia nel destino comune: nessuno è perfetto, nel gioco che punta alla perfezione. La Red Bull, pur seconda come regolarità, rimane la maestra quanto a rapidità: detiene il record assoluto (1"82 con Verstappen nel Gp Brasile 2019), nonché quello stagionale nel 2021 (1"88 con Verstappen in Bahrain), peraltro non più ripetibile perché la FIA

A PROPOSITO DI FERMATE-RECORD
Carlos Sainz nel corso di un pit-stop. Spetta alla sua crew il primato della fermata più veloce nel corso del Gp Usa, con 2"24 nella prima operazione, anche se la seconda è costata 5"6

ha posto dei limiti nell'esecuzione con la famosa direttiva tecnica entrata in vigore in Belgio, dunque eseguita da Monza in poi. Tra questi limiti c'è la durata assoluta che – tra tempi di reazione necessariamente superiori a 0"15 e un lasso di almeno 0"2 tra conclusione dell'operazione e accensione del semaforo verde – non può più essere inferiore ai due secondi.
L'abilità dei bibitari brilla anche nelle statistiche stagionali relative alle migliori fermate: detengono nove dei migliori dieci cambi gomme, all'interno dei quali i top5 sono spettati a Max e sono stati tutti sotto i due secondi, compresi tra 1"88 e 1"98. Sono dati impressionanti ma non dicono tutto, visto che la qualità finale va giudicata sulla costanza di rendimento; un po' come nel caso del tempo sul giro che, una volta registrato, toglie ogni utilità alla velocità di punta.
Neanche la Mercedes è perfetta: nel 18% dei casi i pit stop sono stati superiori ai 3"5, mentre nel conteggio dei pasticci la Ferrari è al 16%. Colorito e memorabile rimarrà il cambio gomme di Valtteri Bottas a Montecarlo durato quasi due giorni, visto che l'anteriore destra fu estratta solo al martedì mattina a Brackley.
Il buon dato della Ferrari (73% di ripetitività sotto i 3") è in linea con il rimbalzo della squadra dopo il rovinoso 2020: lo scorso anno infatti il Cavallino non azzeccava neanche la metà delle fermate (48%) e la durata media era di 2"72, il che la poneva al penultimo posto fra le dieci squadre. Gli uomini erano gli stessi di quest'anno, ma il pietrisco cadeva nell'ingranaggio con lo spanamento dei dadi ruota: un problema di progettazione ereditato dal 2019 e che quest'anno è stato risolto con un nuovo disegno e l'adozione di nuovi materiali.

NUMERI A DISPOSIZIONE IN PIT-LANE	
2"24 pit stop record	È stato di Carlos Sainz il pit stop più veloce nel recente Gp Usa: prima fermata in 2"24 (la seconda in 5"6), poi compaiono Aston Martin con Stroll in 2"27, Alpine con Alonso 2"29, Mercedes con Bottas 2"32, Alfa Romeo con Giovinazzi 2"34, Red Bull con Verstappen 2"40 e Perez 2"43, Mercedes con Hamilton 2"44.
8/8 pit stop più rapidi	Finora nel 2021 la Red Bull ha gli otto pit stop più rapidi (i top5 con Verstappen sotto i 2", eseguiti prima del Gp Belgio dove è entrata in vigore la nuova direttiva tecnica), e nove dei primi dieci. Brilla l'1"88 del GP Bahrain, poi altri quattro cambi entro l'1"98; sesto con Perez in 2"00. Ottavo pit per Aston Martin con Perez in 2"08.
10/16 pit stop record 2021	La Red Bull nel 2021 ha realizzato il pit stop più veloce in dieci Gp su sedici (in Belgio solo safety car): Bahrain, Portogallo, Monaco, Azerbaijan, Francia, Stiria, Austria, Ungheria, Olanda, Turchia. Due pit record per Mercedes (Emilia Romagna, Russia), uno per Aston Martin (Spagna), Williams (Gran Bretagna), McLaren (Italia), Ferrari (Italia).

Quando venti uomini giocano con i centesimi, comunque, la sorpresa è sempre dietro l'angolo: curioso notare che ad Austin il miglior pit stop sia stato proprio della Ferrari, e con Sainz! Parliamo dei 2"24 del primo cambio, e nessun altro s'è avvicinato visto che Aston Martin ci ha messo 2"27 con Stroll, l'Alpine 2"29 con Alonso, poi compaiono Mercedes e Alfa Romeo mentre i maestri austriaci sono dietro, 2"40 con Max e 2"43 con Sergio Perez rispettivamente sesto e settimo.
La chiave per migliorare è costituita da fiducia e nervi saldi, qualità che devono abbondare nell'arsenale di ogni meccanico giacché accogliere una monoposto che a ottanta all'ora ti piomba a un palmo dai piedi (o peggio nel caso dei pistoleri: un palmo dalle ginocchia) richiede una bella dose di consapevole coraggio. Il lavoro di correzione e affinamento passa dalle videoanalisi effettuate già nel corso del Gran Premio al remote garage (che in diretta fornisce al muretto spiegazione dei problemi verificatisi e relative soluzioni), da quelle più ponderate dei meccanici al ritorno a Maranello, solitamente al mercoledì, e infine da un punto tecnico compiuto assieme ai piloti alla vigilia del successivo week end di gara, al giovedì.
Anche su questo fronte, oltre che su quello dei progetti tecnici, la Ferrari ha carne al fuoco. Ma sui pit stop l'appuntamento con il 2022 è oggi, anzi domenica a Città del Messico. ●

La **terza** incomoda

IL TARGET DI FINIRE NEI COSTRUTTORI DIETRO ALLE DOMINATRICI RED BULL-HONDA E MERCEDES APPARE TUTT'ALTRO CHE IMPOSSIBILE. E LA FERRARI DEVE ANCORA FAR MEGLIO DELLA McLAREN...

di **Alessandro Gargantini**

La SF21 cresce a vista d'occhio, e l'asticella sale. L'obiettivo della Rossa in Messico non è solo quello di battere nuovamente la McLaren e conquistare la terza posizione tra i Costruttori. L'aspro duello al vertice tra Mercedes e Red Bull potrebbe concedere inattese opportunità da cogliere al volo. Grazie al quarto posto di Leclerc ed il settimo di Sainz la Scuderia Ferrari ha ridotto a tre punti e mezzo il distacco dalla McLaren nella graduatoria riservata ai costruttori, quando mancano cinque round al termine del campionato. Il ruolo di terza forza del mondiale, che probabilmente sarà assegnato solo a Yas Marina a metà dicembre, è sempre più alla portata degli uomini diretti da Mattia Binotto. Ma ancor più della (buona) classifica, convince il livello crescente di performance mostrato dalle monoposto della squadra tricolore, confermato dal franco parere dei piloti, dal quale traspare una piena soddisfazione per i progressi compiuti nel corso della stagione dalla monoposto a loro disposizione. Al termine del Gran Premio degli Stati Uniti, il primo pensiero di Leclerc, al quale letteralmente brillavano gli occhi, è stato per i tecnici che hanno consentito, passo dopo passo, alla SF21 di entrare nel cuore della lotta per il terzo posto e avvicinarsi alle squadre che lottano per il titolo. Certo, il ruolo assegnato dalla storia alla Casa del Cavallino è quella di essere sempre in corsa per il succes-

so assoluto, ma il trend di crescita sembra stia sorprendendo i piloti stessi, e soprattutto Charles che, dopo un 2019 fatto di pole position e vittorie, si è ritrovato con i suoi ragazzi nella condizione di risalire la china partendo da molto in basso. Il recupero della SF21 trae origine dagli interventi compiuti nei mesi invernali, quando è stato rifatto il cambio e la sospensione posteriore, dagli rilevanti aggiornamenti aerodinamici portati nel corso della stagione e dal continuo aggiornamento della power-unit 065/6, che ha fatto un evidente posso in avanti dopo l'introduzione della quarta release, che dispone della parte ibrida e della batteria che verranno utilizzati nel 2022. Ad Austin, su pista asciutta, si è avuta un'ulteriore riprova di quanto la nuova power unit abbia avvicinato le monoposto della Casa del Cavallino alle squadre in lotta per il titolo. Essere riusciti a portare al debutto con evidente successo, a stagione in corso, alcune parti inerenti alla vettura dell'anno prossimo è certamente motivo di soddisfazione per lo staff tecnico della Rossa. I venticinque secondi con i quali ha preceduto Ricciardo al termine del Gran Premio degli Stati Uniti sono un segno inequivocabile di un sorpasso nei confronti della McLaren che è avvenuto nei fatti prima ancora che in classifica.

LECLERC RESTA IL CAPITANO D'ATTACCO

Charles Leclerc a tutt'oggi resta la punta di diamante di una squadra che con lui cerca di piazzare il colpo a sorpresa in questo finale di campionato, che vede il monegasco sempre molto aggressivo e anche meritevole di maggior buonasorte, per concretizzare quanto di buono riesce puntualmente a mostrare in gara

SF21, bene su tutti i circuiti

La McLaren MCL35M si trova particolarmente a suo agio su circuiti che presentano tratti caratterizzati da curve a media e alta velocità, come ad esempio Austin. Ma è proprio sulla pista texana che, dopo un inizio arrembante, Ricciardo e Norris hanno subito una chiara sconfitta rispettivamente da Leclerc e Norris. Anche il pilota australiano sarebbe stato un facile bersaglio di Sainz se lo spagnolo non avesse perso preziosi secondi nel corso del secondo cambio gomme ed ora già ci troveremmo con la Casa di Maranello ben salda al terzo posto nella graduatoria riservata ai costruttori. Nel dettaglio, si è presentato un problema nell'estrarre la posteriore destra di Sainz, che ora è oggetto di analisi. La power unit rinnovata ha dato una carta in più sia in qualifica che in gara, dove Leclerc e Sainz si difendono meglio dalle insidie dei rivali e possono finalmente attaccare e puntare a giocarsi meglio le proprie chances su ogni

tipo di tracciato e non solamente sulle piste sulle quali serve una maggiore downforce come nel prossimo fine settimana in Messico, che sulla carta è certamente maggiormente favorevole alle Rosse rispetto ad Austin. Alle prese con le altitudini messicane, la resistenza aerodinamica delle auto diminuisce automaticamente e questo aiuta come la Ferrari, che non ha una marcata tendenza a scivolare come la McLaren. Tornando alla corsa di Austin, nel finale, il muretto box della Rossa ha anche avuto la tentazione di richiamare Leclerc per andare alla caccia del giro veloce, ma si è preferito non correre rischi, forse anche alla luce dell'inconveniente capitato in corsia box a Sainz che non lasciava tranquilli.

Rosse subito in forma ad Austin

La Casa del Cavallino ha trovato velocemente un buon feeling con la pista di Austin, che a causa dell'abrasività del suo tracciato solitamente porta alla strategia del doppio pit-stop. Nel corso del long run, è arrivata preso l'indicazione che la mescola di gomme più favorevole alle SF 21 sarebbe stata la Hard. Nel Q2, Leclerc ha compiuto il primo Run con le Medium perché il pilota del Principiato aveva usato due set di Soft in Q1 e l'unico modo di portare due set di Soft in Q3 era iniziare il secondo turno con le Medie. Questo, con l'auspicio che un solo tentativo con le medie sarebbe stato sufficiente a garantirsi il passaggio a Q3. Con Sainz, invece, c'è stata quindi la possibilità di iniziare con la mescola più morbida prima di passare alle Medium nella parte conclusiva del turno, quando la pista è normalmente più rapida. Di conseguenza, per lo spagnolo c'erano più chances di superare il turno con le Medium. La sfortuna ha voluto che la pista sia diventata per

tutti più lenta nella seconda parte di Q2 perché il vento ha cambiato direzione e le temperature sono salite. Nessuno ha migliorato tra il primo ed il secondo run e, di conseguenza, Sainz è stato costretto a prendere il via con le Soft e modificare la sua strategia.

McLaren piegata in Texas

Austin ci ha offerto un doppio confronto diretto tra i piloti di Mattia Binotto e Andreas Seidl. Mentre Leclerc è scattato benissimo dalla quarta posizione sullo schieramento di partenza, l'avvio di Sainz è stato un po' più complicato. Lo spagnolo ha avuto uno spunto non ottimale, ma è stato molto bravo nel difendere il quinto posto dagli attacchi degli scatenati Ricciardo e Norris fino al lungo rettilineo, quando è stato messo a sandwich in staccata tra le due MCL35M, ha compiuto un lungo e ha perso una posizione nei confronti di Ricciardo, scivolando al sesto posto dopo essersi scambiato la posizione con Norris. Sainz si è trovato in mezzo alle due McLaren, che ha fatto le prime mosse. La squadra di Woking ha chiamato nella pit Norris nel corso del decimo giro, lo stesso di Verstappen e Gasly, con l'inglese che si trovava distanziato quasi due secondi dal madrileno. Per questa ragione, il muretto box della Rossa ha reagito richiamando Sainz nel giro successivo e Leclerc in quello dopo, il dodicesimo, visto che Ricciardo si è fermato nel corso dello stesso passaggio di Sainz.

Tutti i piloti di McLaren e Ferrari si sono ritrovati nel corso del tredicesimo giro in pista con le Hard, con un cambio gomme alle spalle, e con Leclerc ampiamente davanti a Ricciardo di oltre cinque secondi. I dati, confermati dal debriefing di Inaki Rueda, dicono che già nella parte conclusiva del primo stint le Rosse faticassero meno delle monoposto inglesi. Lo spagnolo si è riavvicinato al pilota di Perth anche nel corso del secondo stint del gran premio. Sainz è rientrato nella corsia box nel corso del ventinovesimo passaggio, in anticipo rispetto alle previsioni della McLaren, che è rimasta spiazzata e non è stata in grado di richiamare il Ricciardo nello stesso giro, per quello che sarebbe stato il più classico degli undercut.

Soltanto un ritardo in corsia box ha pregiudicato una strategia che era stata confezionata alla perfezione e avrebbe consentito al ventisettenne di risalire al quinto posto. Ricciardo è rientrato nella pit-lane nel giro successivo rispetto a Sainz e, grazie agli oltre cinque secondi e mezzo trascorsi dallo spagnolo nelle corsia box, si è ritrovato al termine del trentunesimo giro con un vantaggio di 3.671 sul rivale. Sainz ha recuperato brillantemente il gap e le ha provate tutte a soffiare la posizione al pilota di Andreas Seidl con il quale è entrato rudemente in contatto perdendo la parte inferiore della piastra terminale dell'ala anteriore destra. Norris non è mai riuscito a riagganciarsi a Sainz, che ha nettamene prevalso nel confronto diretto con l'ex team mate.

Se la corsa di Sainz è stata iper-combattuta, quella di Leclerc è stata molto più lineare. Il monegasco ha disputato una corsa in solitario con un ritmo gara ampiamente superiore rispetto ai suoi inseguitori. Nel secondo e nel terzo stint di gara, il monegasco si è progressivamente riavvicinato a Perez, in difficoltà fisica in quanto impossibilitato a reidratarsi, senza però riuscire a mettere nel suo mirino la RB16B del messicano.

Obiettivo 3° posto, guardando la lotta al vertice

I buoni riscontri della corsa texana mettono ora gli alfieri della Casa di Maranello nelle migliori condizioni mentali non solo per sferrare l'attacco alla McLaren nella corsa verso la terza posizione nella classifica riservata ai team, ma anche per ambire a un piazzamento sul podio, che è stato solo sfiorato in Texas.

Sempre che, tra le litiganti al vertice del mondiale, a godere possa essere a sorpresa… la terza incomoda. ●

ETERNA LOTTA COL TEAM ORANGE

Quest'anno per la Ferrari la lotta con la McLaren per il terzo posto nel mondiale Costruttori sta diventando una vera e propria dominante motivazionale. A oggi la squadra Orange-Papaya dalla sua ha una vittoria di tappa, a Monza, e sarebbe bello vedere prima della fine del campionato la Rossa pareggiare il conto...

Dietrofront Usa!

NON VA IN PORTO PER MANCANZA DI GARANZIE E... ECCESSO DI CLAMORE MEDIATICO LA SCALATA DI SAUBER-ALFA ROMEO DA PARTE DI ANDRETTI AUTOSPORT. E GIOVINAZZI SI GIOCA IL TUTTO PER TUTTO

di **Alessandro Gargantini**

Fumata nera nella trattativa fra Finn Rausing e Michael Andretti per il passaggio di mano di Sauber Engineering e Sauber Motorsport, che rimane nelle mani di un veicolo finanziario che fa capo agli eredi del gruppo Tetra Pak. Archiviate le vicende societarie, per la squadra svizzera torna d'attualità il nodo piloti 2022. Si è concluso con un nulla di fatto il tentativo della Andretti Autosport di mettere le mani sul pacchetto maggioritario della Islero Investments SA, che controlla il Team Sauber, inscritto al mondiale con la denominazione di Orlen Alfa Romeo Racing. Come Autosprint aveva anticipato nelle scorse settimane, la negoziazione ha subito una forte frenata quando la parte cedente, che fa capo all'erede del gruppo Tetra Pak Finn Rausing, in aggiunta al capitale necessario di 350 milioni di dollari per rilevare il team ha chiesto un'importante fideiussione bancaria di 250 milioni in modo da ottenere garanzie che dietro al passaggio di proprietà non ci fosse un intento speculativo, ma i nuovi proprietari avrebbero investito attraverso un piano quinquennale nel rilancio del team. La cordata di investitori capeggiata dalla Andretti Autosport non si è rivelata disponibile a fornire i diritti reali di garanzia richiesti, impedendo così ogni prosecuzione della trattati-

ANTONIO ADESSO PARE DAVVERO AL BIVIO

Giovinazzi sarà confermato o dovrà lasciare il volante a un giovane rookie ancora da definire? È il dubbio che attanaglia in questo momento il paddock della F.1 in questo fine stagione, nel quale un bel piazzamento di Antonio varrebbe davvero oro in chiave futura... Nella foto in alto a destra, il pilota italiano col team principal Frederic Vasseur

va. A incrinare i rapporti tra le due parti e provocare una posizione conservativa dell'attuale proprietà è stato anche l'eccessivo clamore, alimentato anche sui social, che dall'altra parte dell'Oceano è stato suscitato sull'operazione.

Mancanza di garanzie sul futuro

Dalla fine dell'estate nel paddock della Formula 1 si sono rincorse voci legate al trasferimento delle quote azionarie maggioritarie di Sauber Engineering e Sauber Motorsport, attualmente sotto il controllo della finanziaria svizzera Islero Investments SA, subentrata al veicolo finanziario Longbow Finance SA.
Michael Andretti ha riunito un gruppo di investitori americani in un progetto mirato alla scalata all'ottanta per cento delle quote di Islero Investments SA che gli darebbe il controllo della squadra rossocrociata. Nella settimana che ha preceduto la corsa di Austin, Andretti Autosport aveva addirittura annunciato via Twitter l'arrivo di imminenti novità sul tema, creando aspettative che in suolo texano sarebbe stato dato l'annuncio del passaggio di proprietà e dell'arrivo di Colton Herta al fianco di Valtteri Bottas nel 2022.
Addirittura, qualcuno aveva paventato la presenza al via del Gran Premio degli States del pilota americano che, non avendo i punti sulla Super Licenza, al massimo avrebbe potuto disputare un turno di prove libere.
Il fallimento delle trattative societarie ha avuto l'immediato effetto di liberare le mani di Vasseur, che ora non dovrà necessariamente accogliere Herta in squadra e potrà tornare a fare liberamente le sue valutazioni. Radio paddock continua a considerare il cinese Zhou come il principale indiziato a condividere il garage del team svizzero con Bottas l'anno prossimo. Tuttavia, è lecito porsi qualche domanda sul livello di performance del pilota di Shanghai che, dati alla mano, non può essere in alcun modo considerato la migliore opzione per manager di Draveil se si considerano esclusivamente le prestazioni. Il ventiduenne cinese, sceso in pista con la Alpine F.1 nel primo turno di prove libere del Gran Premio d'Austria, lo scorso luglio, quando ha siglato un buon quattordicesimo tempo, sta disputando la sua terza stagione in Formula 2 dove attualmente occupa la seconda posizione in graduatoria alle spalle del rookie Piastri, avvantaggiato di ben trentasei punti.
Anche il pilota di Melbourne fa parte del programma junior della Alpine, vivaio nel quale il pilota gestito da Mark Webber ha scalato le gerarchie ponendosi indiscutibilmente come il miglior talento in prospettiva futura per la squadra diretta da Laurent Rossi. Alpine F.1 non sarà tuttavia in grado di garantire direttamente un volante al suo pilota, qualora Piastri mantenesse la leadership della graduatoria fino a fine stagione.
E l'unico volante ancora da assegnare per il mondiale 2022 è quello di Giovinazzi. Potendo liberamente scegliere tra i due piloti della Alpine, Vasseur sceglierebbe senza esitazione Piastri. Tuttavia, il Team Principal francese si è detto scettico sull'opportunità di prendere a bordo il pilota di punta nel futuro di un diretto competitor. Rossi ha invece riferito che, pur di fare esordire Oscar Piastri, valuterebbe qualsiasi opzione.

Zhou porta investimenti, ma Piastri...

Se Zhou porta con sé importanti investimenti finanziari, ma anche la richiesta di un contratto biennale con opzione sul terzo anno, tempistica che mal si sposa con la volontà di Vasseur che vorrebbe impegnarsi solo per un anno in attesa di far debuttare nel 2023 lo junior della Sauber e suo assistito Pourchaire, la promozione diretta nella massima serie di Piastri premierebbe il merito e sarebbe un importante segnale di credibilità per il campionato di Formula 2, categoria nella quale i piloti investono cifre molto rilevanti che devono essere giustificate con l'immediata promozione del nuovo campione.
Tra i due galletti della Alpine Zhou e Piastri resta attiva la candidatura dell'italiano Antonio Giovinazzi, il quale peraltro quest'anno ha ampiamente convinto nel confronto con Kimi Raikkonen in termini di prestazioni, ma ha acquisito uno score di un solo punto, per demeriti che, nella maggior parte dei casi, non sono attribuibili al pilota di Martina Franca.
Le relazioni tra il team e il ventisettenne italiano, come confermato dai fatti di Istanbul, quando non ha lasciato il passo a Raikkonen perché era direttamente in lotta per il decimo posto, o il team radio di Austin attualmente non sono certamente distese.
E questo non depone a vantaggio di un prolungamento del suo contratto. Ma tutte le altre ipotesi presentano punti di caduta, e non va esclusa a priori l'ipotesi che, alla fine, la squadra scelga di tenersi un altro anno il suo pilota. ●

Emanuele dice la sua a tutto campo

DA PILOTA F.1 A SPECIALISTA CULT DELL'ENDURANCE E PENTAVINCITORE DELLA 24 ORE DI LE MANS, PER POI DIVENTARE TRA I GIUDICI DEL CIRCUS PIÙ AUTOREVOLI. ECCO IL PIRRO-PENSIERO A 360 GRADI

di Pino Allievi

È tra i piloti italiani che hanno vinto di più al massimo livello: cinque volte primo alla 24 Ore di Le Mans, due titoli nell'American Le Mans Series, due campionati italiani Turismo, un campionato tedesco e un interminabile elenco di successi alla 12 Ore di Sebring, alla 24 Ore del Nuerburgring, a Macao, ovunque. E poi ha corso in F.1: 40 Gran Premi più che dignitosi, un anno da collaudatore per McLaren e Honda, vivendo praticamente sulla pista di Suzuka. Adesso, a 59 anni, Emanuele Pirro - supervisore della Scuola Federale e Special Advisor delle competizioni Lamborghini - ha ritenuto di continuare a complicarsi la vita nel ruolo, un pochino austero e quanto mai esposto alle critiche, di "giudice" nei Gran Premi di Formula Uno. Lo fa da parecchie stagioni, è stato Jean Todt a sceglierlo per via della sua onestà intellettuale e della sua esperienza, perché per dirimere certe questioni non basta solo attenersi ai regolamenti del momento ma bisogna entrare nella testa dei piloti, penetrando in un campo di soggettività facilmente opinabile dall'esterno. Pirro si è accollato questo incarico con molto impegno, forte della serietà che lo accompagna, anche se poi nella vita di tutti i giorni è una persona piacevolissima, dotata di humor, capace di cogliere le leggerezze che danno qualità e senso alle cose. Tra le sue doti c'è quella di saper spiegare e semplificare le cose. È per questo che lo abbiamo voluto incontrare, addentrandoci non tanto nei fatti specifici o nei segreti che ha dovuto affrontare e affronterà in ambito Fia, quando nei principi che sono a monte di decisioni che spesso spaccano in due l'opinione pubblica, in quanto riguardano campioni adorati e osannati.

- Emanuele, da pilota a giudice dei piloti, una bella trasformazione…

«*Certo, ma come persona ho sempre avuto un forte senso della giustizia, per cui non è stato difficile passare dell'altra parte. Quando venne istituito il ruolo di pilota-commissario c'erano tanti punti interrogativi, era una novità perché in passato si trattava di un incarico piuttosto marginale. Pian piano sono entrato nel ruolo e devo ammettere che quando si tratta di giudicare persone con un blasone molto più grande del tuo, qualche domanda te la poni. Poi sono un buono e penalizzare qualcuno non fa mai piacere. Ma alla fine il giudice deve far rispettare le leggi, rendendo lo sport più giusto. Per cui non penalizzare un pilota che se lo merita significa fare un torto agli altri 19 che gareggiano con lui*».

> MI PIACEREBBE CHE L'ANALISI DI QUANTO ACCADE IN PISTA TRA I PILOTI FOSSE SPIEGATA SEMPRE MEGLIO. E INFATTI COME TENDENZA STIAMO ANDANDO PROPRIO IN QUELLA DIREZIONE...
>
> EMANUELE PIRRO

UN VERO INNAMORATO DELLE CORSE
Emanuele Pirro, classe 1962, ha corso in F.1 dal 1989 al 1991, disputando trentasette Gran Premi e ottenendo tre punti, correndo prima per la Benetton e poi per la Scuderia Italia

- Il caso più spinoso?

«*Senza dubbio quello del 2019 in Canada, il caso Vettel-Hamilton, perché fu una tempesta perfetta. Ancora oggi una buona parte della tifoseria, ma non solo, non riesce a capire il ruolo dell'arbitro. Il finale più bello del film di Montreal sarebbe stata la vittoria di Sebastian Vettel, cosa che avrebbe fatto piacere anche a me, da tifoso, benché debba lasciare questa parte personale al di fuori della porta dei commissari. Sebastian era all'alba di un periodo difficile, si trovava in difficoltà, la gente stava con lui. Il successo serviva a Seb, ai tifosi, alla Ferrari. La penalizzazione che gli attribuimmo* (Vettel passò per primo sotto la bandiera a scacchi con Hamilton in scia, ma gli vennero inflitti 5 secondi di penalizzazione, ndr) *per i più non fu facile da capire, anche se per noi, dopo una attenta analisi tecnica, non ci furono dubbi. Ci fu una sollevazione generale perché i social media hanno dato a tutti la possibilità di esprimere il peggior lato di se stessi e quella fu la cosa più difficile da accettare. In qualche momento pensai persino che forse sarebbe stato meglio dare un calcio alla giustizia, perché la gente bada solo al risultato. Mi consolò la telefonata di Jean Todt, il quale ribadì che la cosa più importante è fare la cosa giusta*».

- Hamilton e Verstappen stanno dando un sacco di lavoro ai commissari, quest'anno. C'era proprio lei tra coloro che hanno giudicato il primo round di questo match, al Gp d'Inghilterra a Silverstone…

«*Io posso solo attenermi al comunicato diramato a fine gara, che tutti hanno letto. Mi piacerebbe che le analisi di quanto accade in pista tra piloti fossero spiegate sempre meglio. E infatti stiamo andando in quella direzione. In una collisione del genere devi vedere in quale posizione si trovava chi aveva la possibilità di evitarla. Nessuno vuole togliere il diritto di superare, guai impedire di provarci nei limiti consentiti. In quel frangente chi stava provando aveva il suo giusto pezzo di macchina all'interno. Al difensore non si chiede di alzare il piede o di far passare il rivale ma di lasciargli lo spazio giusto affinché non sia costretto ad andare sul cordolo o a finirgli addosso. Lo spazio giusto c'era? A facilitare la comprensione c'è stato un episodio identico a fine gara, quando Hamilton ha superato Leclerc nella stessa curva. Il fermo immagine mostra che la posizione della Ferrari di Leclerc era ancora più all'interno di una trentina di centimetri di quella di Verstappen, ovvero Verstappen aveva lasciato lo spazio giusto a Hamilton. Il problema è che questo*

spazio, a Hamilton, non è stato sufficiente perché la sua auto era piazzata più di un metro a sinistra rispetto alla traiettoria ideale. Alla luce della telemetria e dell'angolo di sterzo, Lewis non aveva il grip necessario per chiudere la curva. Lo sbaglio lo ha quindi commesso Hamilton».

- Infatti è stato penalizzato con 10 secondi da scontare. Ma il confine tra aggressività e scorrettezza a volte è impercettibile...

«*Oggi lo sbaglio ha un prezzo, ed è una cosa su cui si può discutere. Ad esempio, un errore in frenata viene considerato un involontario peccato veniale e penalizzato con 5 o 10 secondi*».

- La scorrettezza, però, è una cosa diversa.

«*Sono d'accordo. Quella di Vettel nei confronti di Hamilton, in Canada, è stata una manovra che non ha nulla a che fare col rischio. Si è trattato di un'azione volontaria per bloccare un sorpasso che ci sarebbe stato, perché Hamilton viaggiava 70 km orari più forte. Ovvero fu un deliberato tentativo di non farsi superare a seguito di un errore. Se Hamilton non avesse alzato il piede e ci fosse stata la collisione, nessuno avrebbe osato contestare la responsabilità di Vettel. Però sono ragionamenti difficili da capire per chi guarda la corse sdraiato sul divano, davanti alla TV*».

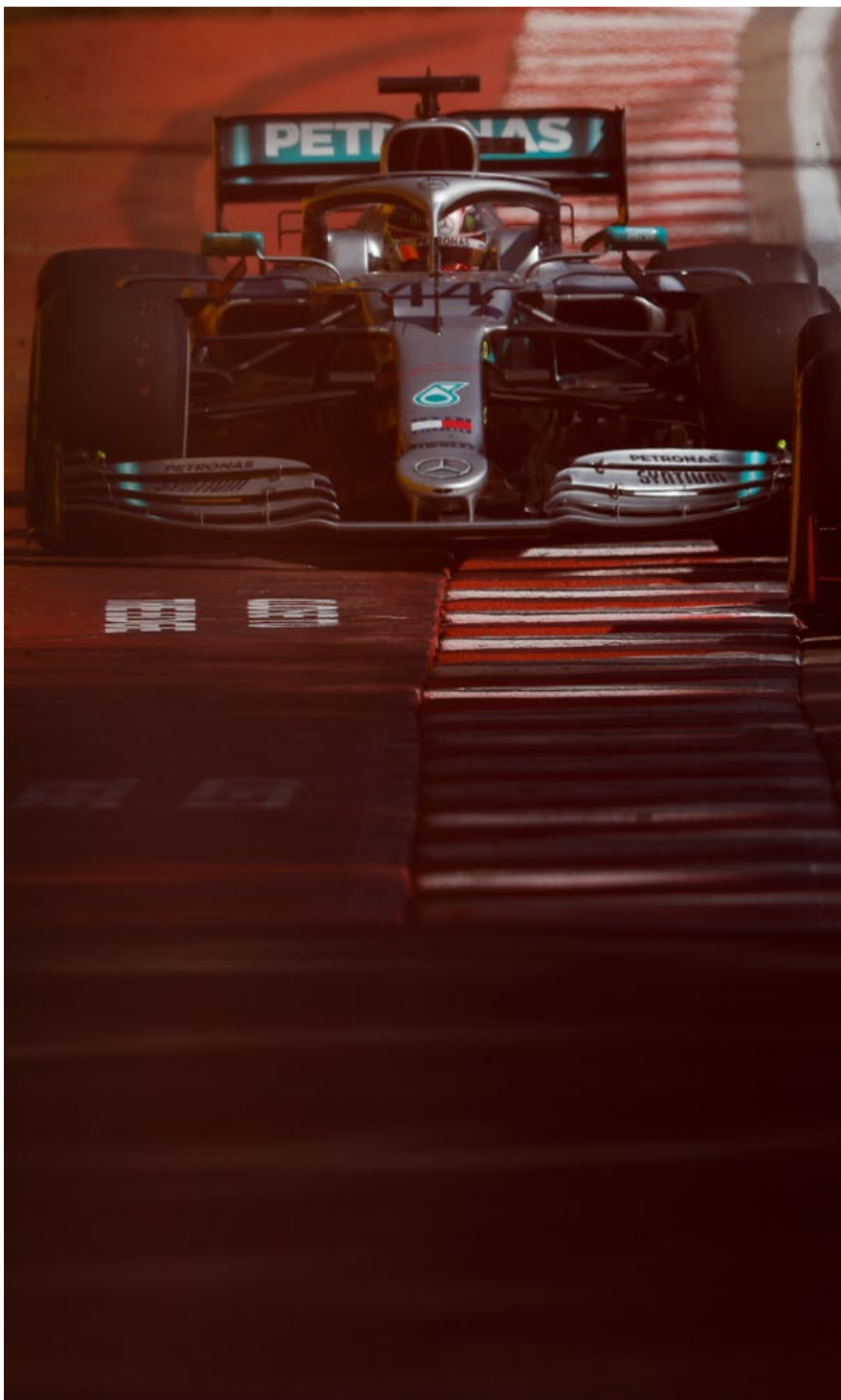
- Pian piano la gente comincia a comprendere che le regole vanno rispettate. Ma in questa F.1 c'è comunque un eccesso di burocrazia che disturba e spesso rende incomprensibili le cose.

«*Il ruolo dell'arbitro nelle corse moderne è ostico da accettare, è soggetto a discussione. Si tratta di un processo culturale difficile da far assimilare. Nel calcio c'è l'arbitro, ci sono i guardalinee, c'è il Var. I gol, anche i più belli e spettacolari, vengono annullati se fatti in fuorigioco. Spiace ovviamente, il cuore non lo vorrebbe, ma le regole sono queste*».

- I piloti e i team manager si lamentano poi con lei?

«*Quello che dicono pubblicamente è una cosa, ma quello della giustizia, alla fine, è un percorso richiesto*».

- Si tende a raccontare che una volta non era così, che il passato era più libero, più bello...

«*E invece no. Se guardiamo l'ultimo giro del Gp d'Austria a Zeltweg del 1982, quando De Angelis lottò con Keke Rosberg sino all'ultima curva, vincendo allo sprint, non c'è alcun tentativo, da parte di Elio, di allargare la traiettoria per costringere l'altro ad alzare il piede. E vogliamo parlare anche di Arnoux e Villeneuve a Digione, anno 1979? Al giorno d'oggi, con i piloti che ti accompagnano gentilmente verso l'esterno, Arnoux non avrebbe superato Villeneuve al primo tentativo. E non ci sarebbe stato l'emozionante seguito del più bel confronto di sempre. Una settimana dopo l'episodio del Canada ricevetti la telefonata di René Arnoux e mi fece un immenso piacere:* "Emanuele, su questa storia nessuno ha capito niente. In quell'episodio c'è stata una mancanza di rispetto che ai nostri tempi non c'era. Il rispetto non c'è più e chi tenta di ripristinarlo, come te, è vittima di attacchi senza senso. Nel duello con Gilles, io misi la mia vita nelle mani di Gilles e viceversa: sapevamo che nessuno avrebbe regalato un centimetro all'altro ma sapevamo anche che nessuno avrebbe fatto una porcata ai danni dell'altro". *Io ero in auto con la famiglia, stavo tornando dalla Polizia Postale dove avevo fatto una denuncia a una persona che mi aveva minacciato pesantemente. Sul web ricevetti pesanti insulti inimmaginabili, qualcuno disse che sarebbe venuto a casa mia ad aggiustare le cose. La chiamata di Arnoux mi risollevò il morale*».

- Però i piloti scorretti ci sono sempre stati, a parte le eccezioni che ha descritto lei.

«*È vero. Una volta però si stava più attenti perché i rischi erano troppo elevati. Oggi è tutto più sofisticato, comprese le tecniche di attacco e di difesa.*

Con la sicurezza di questi anni, paradossalmente, nessuno alza il piede perché nessuno ha più paura. Per cui si sconfina negli eccessi».

- Lei è nell'automobilismo da una vita. Ha corso con tanti campionissimi, ne ha visti altri da bordo pista. Che cosa l'ha colpita in quattro fuoriclasse come Senna, Prost, Schumacher e Hamilton?

«*Vorrei prima chiarire una cosa: il pilota di ieri, nella sua grandezza, messo in carta carbone nella F.1 moderna, non sarebbe sufficiente. Oggi la maggior sofisticazione delle vetture e dei circuiti ha ridotto i distacchi e per prevalere serve un livello più alto di qualità. Gli istinti che servivano per andare più forte ieri e l'altro ieri, contano di meno perché ci sono elementi esterni che ti suggeriscono come guidare, come sorpassare. Voglio dire che ogni campione ha la sua epoca. Senna? Oltre a tutte le caratteristiche giganti che possedeva, era l'intensità a renderlo speciale. Mi pareva una persona buona dentro, se fosse sopravvissuto avrebbe fatto qualcosa di molto importante per l'umanità. Ma in pista era feroce, spinto da un fortissimo senso di competitività. È stato speciale tra gli speciali. Trasmetteva l'intensità del gesto atletico, che è ciò che manca alla F.1 di oggi. Alain Prost è stato molto sottovalutato. Nel podio dei più forti di sempre se la gioca con tutti, però non era spettacolare, a molti non era simpatico, era politico e combatteva contro gente amata come Senna. Io ricordo che lo osservavi in pista e pensavi che stesse facendo un giro di riscaldamento, ma poi scoprivi che aveva stracciato il record della pista. La sua era efficienza allo stato puro. Schumacher: grandezza indiscutibile, si vide dal primo giorno che aveva una voglia di prevalere più forte degli altri. Hamilton mi piace tantissimo, è un grande team player, vince e perde con la squadra, tecnicamente pochi si rendono conto di quanto sia stato forte nel suo percorso*».

- Lei ha trionfato per ben cinque volte con l'Audi a Le Mans: che consiglio darebbe alla Ferrari che tornerà alla Sarthe nel 2023?

Risata: «*Di prendermi come direttore sportivo! Stimo molto Antonello Coletta che è al timone di questa avventura. Ogni tanto ci confrontiamo e non ha bisogno dei miei consigli. Sarei contento se anche la parte Ferrari che è impegnata sulla F.1 guardasse con entusiasmo all'operazione Le Mans*».

- C'è un segreto per vincere tante volte la 24 Ore, come ha fatto lei?

«*Le gare di durata sono uno sport di squadra. Il singolo può fare tanto per perdere la gara ma non così tanto per vincerla. Ci sono circostanze che vanno allineate. La storia di Le Mans è piena di gente che avrebbe potuto e meritato di spuntarla e non ce l'ha fatta, per colpa di dettagli. Io che ho vinto 5 volte non mi sento affatto superiore a Dindo Capello che ne ha vinte tre o ad altri che hanno trionfato una sola volta. Bisogna fare il proprio compito nel modo migliore possibile cominciando 12 mesi prima della gara, impostando l'impresa senza errori di fondo*».

- Meglio puntare su piloti d'esperienza o su giovani veloci come quelli dell'Academy?

«*Sono per una scelta a metà. Ad esempio, Alessandro Pier Guidi è un pilota eccezionale perché è veloce ma anche pensante. Si può dare spazio ai giovani a patto che abbiano cervello e attitudine per capire che cosa serve in una competizione del genere*».

- Che cosa direbbe di un equipaggio composto da Leclerc, Sainz, Giovinazzi e Raikkonen?

«*Fantastico, a parte il fatto che si corre in tre soltanto per macchina, mi piacerebbe tanto essere il responsabile di un team del genere!*».

A Pirro brillano già gli occhi: nel caso la Ferrari decidesse mai di farlo, questa si potrebbe considerare come una auto-candidatura, bella e buona (anche se velata da un sorriso), buttata lì tra le righe di un discorso cominciato da lontano… ●

MOMENTI CALDI ANZI CALDISSIMI
Sopra, Sebastian Vettel e Lewis Hamilton in lotta: tra i due in Canada 2019 Emanuele Pirro si è trovato a contribuire a prendere una decisione in gara che ha visto penalizzato il tedesco (reo d'aver tentato di bloccare il rivale) e vincitore l'inglese

Toyota missione compiuta

CHIUSA SENZA SORPRESE LA PRATICA TITOLO COSTRUTTORI NEL PROSSIMO WEEK END GRAN FINALE PER IL TITOLO PILOTI CON CONWAY-LOPEZ-KOBAYASHI CONTRO BUEMI-HARTLEY-NAKAJIMA

di Diego Fundarò

Toyota ha vinto la 6 Ore del Bahrain e messo in bacheca il titolo costruttori della prima stagione Le Mans Hypercar del WEC. Un risultato scontato alla vigilia, ma non banale, in quanto nel corso dell'annata Toyota ha incontrato, e brillantemente risolto, diversi problemi sulla sua nuova GR010 Hybrid, non ultimo quello che portava all'intasamento dei filtri benzina accusato a Le Mans. Così come alla maratona francese, a fregiarsi della vittoria sono stati Conway-Lopez-Kobayashi, che così portano a 15 i punti di vantaggio su Buemi-Hartley-Nakajima e che alla prossima 8 Ore potrebbero confermarsi campioni anche solo segnando la pole e portando a termine la gara. I vincitori hanno interpretato al meglio una gara molto lineare, per nulla condizionata dalle tre fasi di full course yellow. Date le alte temperature, per contrastare l'alto degrado delle gomme Toyota ha scelto strategie differenti sulle due vetture: doppi stint sulla #7 con un primo turno affidato a Conway e singoli sulla #8, con Buemi incaricato della partenza. La prima ora vedeva così le LMH giapponesi alternarsi al comando un paio di volte, sempre con sorpassi richiesti via radio per mantenere un raffreddamento ottimale su entrambe le vetture. Conway poi rientrava per il primo pit stop al 29° giro e rimaneva al volante, mentre al successivo passaggio Buemi cedeva la #8 a Hartley. Il neozelandese non si rivelava però altrettanto efficace di quanto non lo fosse stato in qualifica, dove aveva centrato la pole; al contrario, era piuttosto impreciso nella guida e rimediava due avvertimenti per track limits che lo costringevano ad alzare il ritmo, fino ad accumulare una quindicina di secondi al termine della seconda ora, quando sulla #8 saliva Nakajima, mentre Lopez rilevava Conway, autore di un doppio stint molto solido. In questa fase la full course yellow (provocata alla perdita del vetro posteriore dell'Aston di Hoshino) permetteva a Nakajima di dimezzare il gap rispetto a Lopez e all'Alpine di anticipare il terzo pit stop, recuperando il terreno perso sulle Toyota. A metà gara le due GR010 approfittavano della seconda FCY (ruota persa dall'Oreca di Montoya) per un pit stop contemporaneo al 91° giro. Lopez proseguiva con il doppio stint sulla #7, mentre Buemi ritornava sulla #8, con l'argentino che nel corso della quarta ora riguadagnava una quindicina di secondi sullo svizzero. Al 123° giro arrivava la quarta sosta e con essa il momento che segnava il destino della gara: in un ulteriore pit stop simultaneo delle due Toyota, Kobayashi rilevava Lopez e Hartley faceva lo stesso con Buemi, ma l'operazione risultava più lenta di una ventina di secondi e la #8 usciva dai box addirittura dietro l'Alpine di Vaxivière,

di cui Hartley riusciva ad avere la meglio solo dopo due giri. Gli oltre 40" a favore del giapponese divenivano in quel momento il margine di sicurezza per l'equipaggio della #7, con Kobayashi che si limitava a gestire e, prima Hartley, quindi Nakajima, rassegnati a portare solo a termine le restanti due ore al secondo posto. Terza a un giro chiudeva nuovamente l'Alpine di Vaxivière-Lapierre-Negrao, brava nell'approfittare delle FCY per limitare al massimo il gap in termini di autonomia, visti i cinque giri in meno per stint rispetto alle Toyota che l'hanno costretta a sette soste contro le cinque delle giapponesi. Senza i problemi al comando dell'acceleratore patiti a inizio gara il distacco avrebbe potuto essere ancora più ridotto.

LmP2: WRT vince e comanda

Dopo la rocambolesca vittoria colta a Le Mans, WRT si è confermato al top anche in Bahrain, con Frijns-Habsburg-Milesi vincitori davanti alle Jota di Vandoorne-Blomqvist-Gelael e Da Costa-Davidson-Gonzalez. Sono state le prestazione dei piloti Silver a fare la reale differenza, con Milesi decisamente su un'altro pianeta rispetto ai suoi pari livello negli altri equipaggi. Non è un caso che il francese il prossimo anno sarà Gold: dopo i turni iniziali i Habsburg, Milesi ha infatti portato in testa l'Oreca #31 nella parte

GR010 HYBRID REGINA DEL WEC

La 6 Ore del Bahrain ha visto la vittoria della GR010 Hybrid di Conway-Lopez-Kobayashi che adesso si presentano all'ultima decisiva sfida ancora a Sakhir nel prossimo week end da leader del Mondiale. A destra l'Alpine di Negrao-Lapierre-Vaxiviere giunta terza

centrale della gara, aprendo un solco di oltre 40", determinante nell'indirizzare la vittoria a favore del team belga e ben gestito nel finale da Frijns. Per il secondo posto è stato decisivo il sorpasso fatto a inizio sesta ora da Tom Blomqvist su Filipe Albuquerque, al termine di una bella battaglia dove le gomme più fresche dell'inglese hanno fatto la differenza, mentre il portoghese negli ultimi minuti si vedeva anche costretto a cedere il podio all'amico Da Costa. Con i 25 punti conquistati WRT è ora in testa alla classifica con 113, con le due Jota che seguono a 108 e 96. Saranno quindi i tre equipaggi andati a podio a giocarsi il titolo alla 8 Ore finale. ●

RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI
La sfida in GTE-Pro ha visto la doppietta della Porsche con Estre-Jani davanti ai compagni di squadra Bruni-Lietz. Sotto la Ferrari giunta terza con Pier Guidi e Calado. Sopra a destra il podio e la 488 di Rovera-Perrodo-Nielsen quinta

Porsche fa doppietta

IN GTE-PRO UN BALANCE OF PERFORMANCE TROPPO PENALIZZANTE TOGLIE DALLA LOTTA PER LA VITTORIA LE FERRARI. E LE 911 RSR HANNO VITA FACILE

Kevin Estre e Neel Jani hanno portato a casa una vittoria mai in discussione, al termine di sei ore di gara mai così comode per la Porsche 911Rsr #92, letteralmente scortata dalla partenza al traguardo dai fedeli scudieri Bruni-Lietz. Un risultato facilmente prevedibile, determinato da un B.o.P. troppo penalizzante per le Ferrari 488 GTE, già tagliate fuori ancora prima che la gara iniziasse. Ciò che si è verificato a livello di Balance of Performance prima della trasferta in Bahrain ha però del clamoroso, perché il meccanismo di aggiustamento ha agito al di fuori del B.o.P. "automatico" attuato in GTE-Pro. La riduzione del boost di sovralimentazione è infatti andata oltre la soglia dei 10 CV massimi previsti dal regolamento (in questo caso è stata stimata attorno ai 25 CV), a cui si sono aggiunti anche i 4 litri di benzina tolti alla capacità del serbatoio delle Rosse, arrivata in Bahrain a 89 litri contro i 99 delle Porsche. Una penalizzazione molto discutibile e forse figlia della vittoria colta alla 24 Ore di Le Mans, ma sulla quale la FIA ha preferito non fornire

spiegazioni, limitandosi ad inserire nel documento ufficiale che certificava il B.o.P. un diagramma di flusso della "strategia di controllo della massima pressione di boost", con specificate le aree dove intervengono i sensori installati dalla FIA a bordo delle vetture. Il risultato è stato evidente fin dai primi turni di libere, dove si è immediatamente visto come tale B.o.P. togliesse ogni possibilità alle 488 GTE di giocarsela a armi pari con le 911 Rsr: *«Ci hanno praticamente tolto una ruota, saremo costretti a correre solo con tre!»*, questo il sarcastico commento di James Calado già prima che iniziassero le libere; la gara non ha poi potuto che confermare quanto previsto, con Pier Guidi-Calado relegati ad un terzo gradino del podio che permette loro di affrontare la 8 Ore finale con ancora un punto di vantaggio su Estre-Jani, mentre nella classifica costruttori è ora Porsche ad essere al comando per una sola lunghezza su Ferrari. Ovvio che, seppur il prossimo sabato si correrà in condizioni un po' diverse, con l'avvio della gara posticipato di due ore ed un arrivo col buio, quindi con temperature più basse rispetto agli oltre 30° con cui si è corsa la 6 Ore, se non arriverà un ritocco del B.o.P. le speranze delle Rosse saranno ridotte a zero e sia i titoli piloti che costruttori finiranno anche troppo facilmente a Stoccarda. A tal proposito suonano chiare le parole di Antonello Coletta a fine gara: *«Come sollevato alla vigilia, il Balance of Performance si è dimostrato particolarmente penalizzante per le nostre vetture, come conferma il ritmo tenuto in gara e il risultato di questa 6 Ore. Ci dispiace non poter difendere la leadership acquisita nelle precedenti occasioni, frutto di gare sempre belle e appassionanti. Ci auguriamo che vengano ristabiliti criteri corretti per il B.o.P. dell'ultima gara, per provare a lottare ad armi pari per la conquista dei titoli mondiali»*. Ora la palla passa alla FIA. ●

NEL PROSSIMO WEEK END SFIDA PER IL TITOLO

Non sono mancate le polemiche alla 6 Ore del Bahrain con la Ferrari messa in condizione di non nuocere con un Bop troppo penalizzante. Nel prossimo week end sempre in Bahrain andrà in scena la sfida decisiva in GTE-PRO. Dove Pier Guidi comanda per un punto tra i piloti e la Porsche è passata al comando con una lunghezza di vantaggio sulla Ferrari

Aston Martin ok in GTE-AM

VITTORIA PER LA VANTAGE DI KEATING-FRAGA-PEREIRA

Sulla falsariga di quanto accaduto in Pro, anche in Am il Balance Of Perfomance ha decisamente penalizzato le Ferrari, uscite incerottate da questa 6 Ore del Bahrain. La vittoria è così andata alla Vantage TF Sport di Keating-Fraga-Pereira, che con questo successo accorcia a 11,5 punti il distacco dalla 488 GTE AF Corse di Perrodo-Rovera-Nielsen, solo quinti al traguardo e mai in lotta per la vittoria, frenati anche dai 45 kg di zavorra dovuti al "success ballast". Eppure l'avvio di gara sembrava indicare un esito diverso, con Mastronardi che aveva portato in pole la Ferrari Iron Lynx e comandato la prima ora, fino al contatto con l'altra Rossa di Castellacci ed a successivi problemi alla trasmissione. Il resto della gara è poi stata un monologo Aston, prima con la D'Station di Fujii, quindi con la ufficiale di Farfus, quindi con la TF di Fraga, mai realmente insidiata nella seconda metà gara. Alle sue spalle hanno chiuso le due Porsche di Ried-Evans-Campbell e di Perfetti-Pera-Cairoli (**nella foto**), finalmente di nuovo a podio dopo il secondo posto colto a Portimao e che avrebbero pure potuto puntare alla vittoria: *«Potevamo vincere, tempi alla mano c'era tutto il margine»* - ha poi commentato Cairoli, sempre coerente col suo #OperaioNoSuperstar - *«Siamo stati penalizzati da pit stop non sufficientemente veloci. Il podio mi soddisfa, ma solo a metà»*. ●

CLASSIFICA

Assoluta: 1. Conway-Kobayashi-Lopez (Toyota GR010-Hybrid) 185 giri in 6.00'33"356 alla media di 166,612 km/h; 2. Buemi-Nakajima-Hartley (Toyota GR010-Hybrid) a 51"401; 3. Negrão-Lapierre-Vaxiviere (Alpine A480-Gibson) a 1 giro; 4. Frijns-Habsburg-Milesi (Oreca 07-Gibson) a 5 giri; 5. Gelael-Vandoorne-Blomqvist (Oreca 07-Gibson) a 5 giri; 6. Gonzalez-Da Costa-Davidson (Oreca 07-Gibson) a 5 giri; 7. Hanson-Scherer-Albuquerque (Oreca 07-Gibson) a 5 giri; 8. Van Eerd-Van Der Garde-Van Uitert (Oreca 07-Gibson) a 7 giri; 9. Visser-Floersch-Visser (Oreca 07-Gibson) a 7 giri; 10. Garcia-Duval-Nato (Oreca 07-Gibson) a 7 giri; 11. Kubica-Fjordbach-Andersen (Oreca 07-Gibson) a 7 giri; 12. Smiechowski-Van der Zande-Brundle (Oreca 07-Gibson) a 10 giri; 13. Estre-Jani (Porsche 911 RSR) a 11 giri; 14. Bruni-Lietz (Porsche 911 RSR) a 11 giri; 15. Pier Guidi-Calado (Ferrari 488 GTE Evo) a 11 giri; 16. Serra-Molina (Ferrari 488 GTE Evo) a 11 giri; 17. Keating-Pereira-Fraga (Aston Martin Vantage AMR) a 13 giri; 18. Ried-Evans-Campbell (Porsche 911 RSR) a 13 giri; 19. Perfetti-Cairoli-Pera (Porsche 911 RSR) a 13 giri; 20. Dalla Lana-Farfus-Gomes (Aston Martin Vantage AMR) a 13 giri; 21. Konopka-Maini-Webb (Ligier JSP217-Gibson) a 13 giri; 22. Perrodo-Nielsen-Rovera (Ferrari 488 GTE Evo) a 13 giri; 23. Wainwright-Barker-Gamble (Porsche 911 RSR) a 14 giri; 24. Flohr-Castellacci-Fisichella (Ferrari 488 GTE Evo) a 14 giri; 25. Frey-Bovy-Legge (Ferrari 488 GTE Evo) a 14 giri; 26. Kimura-Jensen-Andrews (Ferrari 488 GTE Evo) a 15 giri; 27. Lacorte-Sernagiotto-Fuoco (Ferrari 488 GTE Evo) a 15 giri; 28. Hoshino-Fujii-Watson (Aston Martin Vantage AMR) a 16 giri; 29. Mastronardi-Piccini-Cressoni (Ferrari 488 GTE Evo) a 16 giri; 30. Hedman-Montoya-Hanley (Oreca 07-Gibson) a 19 giri; 31. Al Qubaisi-De Leener-Andlauer (Porsche 911 RSR) a 19 giri

Giro più veloce: Brendon Hartley 1'47"049 alla media di 178,866 km/h.

Hypercar: 1. López-Kobayashi-Conway 145 punti; 2. Hartley-Nakajima-Buemi 130; 3. Negrão-Vaxivière-Lapierre 105; 4. Westbrook-Dumas 53; 5. Mailleux 39; 6. Briscoe 38; 7. Derani-Pla 24.

LmGte: 1. Pier Guidi-Calado 139 punti; 2. Estre-Jani 138; 3. Bruni-Lietz 93; 4. Serra-Molina 69; 5. Christensen 60; 6. Ledogar 50; 7. Makowiecki 48; 8. Rovera-Perrodo-Nielsen 47; 9. Keating-Pereira-Fraga 39.5; 10. Fuoco-Sernagiotto-Lacorte 22; 11. Perfetti-Cairoli-Pera 22.

LmGteAm: 1. Rovera-Perrodo-Nielsen 112 punti; 2. Keating-Pereira-Fraga 90.5; 3. Castellacci-Fisichella-Flohr 59; 4. Fuoco-Sernagiotto-Lacorte 56; 5. Farfus-Gomes-Dalla Lana 56; 6. Perfetti-Cairoli-Pera 55; 7. Ried-Evans-Campbell 52; 8. Schiavoni 47; 9. Watson-Hoshino-Fujii 42; 10. Frey 40.

LmP2: 1. Milesi-Habsburg-Frijns 113 punti; 2. Gelael-Vandoorne-Blomqvist 108; 3. Davidson-da Costa-González 96; 4. Hanson 88; 5. Brundle-Smiechowski 69.

LmP2 rpo/Am: 1. van Eerd 129 punti; 2. Hanley-Hedman-Montoya 120; 3. Garcia-Nato 119; 4. van der Garde-van Uitert 104; 5. Andersen 86.

Tante medaglie Toro

di **Dario Lucchese**

OREGON TEAM CONQUISTA L'EUROPA, VS RACING SALE SUL TETTO DEL MONDO. LE FINALI DEL TORO ENTUSIASMANO

MISANO - Oregon Team conquista l'Europa. Vs Racing sale sul tetto del mondo. Orgoglio tricolore a Misano, nel conclusivo round della stagione del Lamborghini Super Trofeo. Un finale entusiasmante quello del campionato continentale, con Kevin Gilardoni e Leonardo Pulcini a segno nella classe Pro. La squadra di Vincenzo Sospiri prende tutto nella finale mondiale con il giovane Mattia Michelotto e l'esperto polacco Karol Basz, due volte in pole e a segno in entrambe le gare. Nella serie europea, secondo anno per Oregon Team e Gilardoni e primo titolo. Un titolo che nel 2020 era sfuggito per un niente alla squadra di Jerry Canevisio e Giorgio Testa e al pilota italosvizzero, questa volta affiancato da Pulcini, nel 2016 campione dell'Euroformula Open. Quattro vittorie (due al Paul Ricard, una a Zandvoort e ancora a Spa) gli avevano consentito di arrivare al round conclusivo con otto punti di vantaggio su Max Weering. L'olandese della Johan Kraan Motorsports ha giocato la carta di Loris Spinelli come aveva fatto già al Nürburgring, quando i due erano riusciti a centrare due successi. Spinelli ha quindi iniziato con una pole; Pulcini ha risposto mettendo tutti dietro nella seconda sessione di qualifica. Poi una gara 1 sfortunata sia per Gilardoni, kappaò per un problema a una ruota dopo pochi giri, che per Weering, rallentato da una foratura, con Spinelli nonostante tutto settimo. Poi una seconda gara decisiva, che ha avuto il suo clou negli ultimi minuti, con Spinelli in testa tallonato da Gilardoni, a sua volta attaccato dall'altro olandese Glenn van Berlo. Poi il sorpasso di forza, decisivo, di Gilardoni; il contatto con Spinelli che ha provato a riprendersi la leadership mandando in testacoda la vettura dell'Oregon Team, ma venendo penalizzato di 10". Tanto quanto è bastato a farlo finire dietro e a dare il titolo a Gilardoni e Pulcini. Il tutto in un weekend perfetto per il team Bonaldi Motorsport, che ha centrato la vittoria in entrambe le gare con Danny Kroes e Daan Pijl. Un terzo posto in gara 2 per Andrzej Lewandowski, affiancato da Basz e campione Pro-Am ancora con Vs Racing. Claude-Yves Gosselin (Boutsen Ginion) e Hans Fabri (Imperiale Racing) si sono laureati nella Am e Lamborghini Cup. Nelle World Finals il vero protagonista è stato Michelotto, 18 anni, due titoli italiani Gt Cup alle spalle e per la prima volta davanti a tutti in qualifica alla pari di Basz, con cui si è dato il cambio in questa occasione. Per loro due vittorie perfette, condite anche dal giro più veloce. E grande festa in casa di Vincenzo Sospiri, che due settimane prima aveva festeggiato il titolo del Gt Open con Michele Beretta e Frederik Schandorff e la Lambo Gt3. Due volte secondo Richard Antinucci, con il suo compagno della Dream Racing Motorsport, Dario Capitanio, in prima fila

PULCINI E GILARDONI TRIONFO EUROPEO
Per Pulcini, Gilardoni e il team Oregon nella finale mondiale di Misano è arrivato il via libera alla conquista del titolo. In alto a destra Lewandosky

in gara 2 e autore di un miglior quarto piazzamento. Protagonista anche Massimo Ciglia, che ha vinto gara 1 della Am con l'altra vettura dell'Oregon Team, ma ha poi perso il titolo di classe che è andato al portoricano Victor Gomez. Buon quinto posto in Pro-Am nella seconda gara per le due guest star Guido Meda e Davide Valsecchi, il quale ha fatto così il ritorno al volante. ●

Tris Antinucci

RICHARD ANCORA RE NELLA SERIE USA

Richard Antinucci (**sopra**) ha festeggiato il suo terzo titolo nella serie nordamericana. Dopo essersi laureato campione Pro nel 2015 e 2019, il pilota della Dream Racing Motorsport di origini italiane, quest'anno era al proprio rientro nel Lamborghini Super Trofeo. Autore di cinque vittorie nei primi cinque doppi appuntamenti, a Misano è andato a segno in entrambe le gare azzerando le chance di Jacon Eidson e Steven Aghakhani, che pure conosceva il tracciato romagnolo avendo corso la scorsa stagione nel Gt italiano proprio con una Lamborghini del Vincenzo Sospiri Racing. Nell'ultimo round della serie a stelle e strisce in evidenza anche Edoardo Liberati e Dario Capitanio, secondo e quinto nelle due sessioni di qualifica. Nella prima gara Liberati è stato però costretto a ritirarsi, mentre nella seconda per lui ed il suo compagno di squadra è arrivato un buon quinto piazzamento. Bene anche Loris Spinelli, che ha preso parte a tutta la stagione col brasiliano Claude Senhoreti, centrando un successo nella Pro-Am in gara 2 e stabilendo un singolare primato: quello di avere ottenuto due pole in due differenti serie (Europa e Nord America) a distanza di mezzora. ●

CLASSIFICHE

Lamborghini Super Trofeo Europa

Gara 1: 1. Kroes-Pijl (Bonaldi Motorsport) 31 giri in 50'46"193, alla media di 131,006 km/h (1. Pro); 2. Oosten-Teekens (Bonaldi Motorsport) a 10"937; 3. Basz-Lewandowski (Vs Racing) a 10"957 (1. Pro-Am); 4. Balthasar-Morris (Leipert Motorsport) a 12"461; 5. Galbiati (Novamarine Gsm Racing) a 15"489; 6. Cecotto-Rossel (Novamarine Gsm Racing) a 28"488; 7. Formanek-Zaruba (Micanek Motorsport) a 49"107; 8. S. Freymuth (Akf Motorsport) a 49"637; 9. Spinelli-Weering (Johan Kraan Motorsports) a 52"856; 10. Cola-Gvazava (Target Racing) a 55"771; 11. Lee-Wells (Leipert Motorsport) a 57"247; 12. Blom-Ciglia (Oregon Team) a 1'10"522; 13. Lieb-Wagner (Leipert Motorsport) a 1'15"999; 14. Tarabini (Oregon Team) a 1'20"955; 15. Giannoni (Automobile Tricolore) a 1'27"086 (1. Am); 16. Meda-Valsecchi (Automobili Lamborghini) a 1 giro; 17. Huilin (Boutsen Ginion) a 1 giro; 18. Rindone (Leipert Motorsport) a 1 giro; 19. Gosselin-Rostan (Boutsen Ginion) a 1 giro; 20. Van der Horst (Van der Horst Motorsport) a 1 giro (1. Lamborghini Cup); 21. Watzinger (Leipert Motorsport) a 1 giro; 22. Mikrut-Moczulski (GT3 Poland) a 1 giro; 23. D. Privitelio-L. Privitelio (Rexal Fff Racing Team) a 1 giro; 24. Dörrbecker-Michelotto (Vs Racing) a 2 giri; 25. Matic-Pavlovic (Bonaldi Motorsport) a 2 giri; 26. Fabri (Imperiale Racing) a 2 giri; 27. Guzman-van Berlo (Target Racing) a 3 giri; 28. Prabakaran (Vs Racing) a 3 giri; 29. Feligioni-Waszkzinski (Boutsen Ginion) a 4 giri; 30. Aka-Harmsen (Gt3 Poland) a 7 giri.
Giro più veloce: il 3. di Spinelli in 1'33"101, alla media di 163,410 km/h.

Gara 2: 1. Kroes-Pijl (Bonaldi Motorsport) 29 giri in 50'40"711, alla media di 145,096 km/h (1. Pro); 2. Dörrbecker-Michelotto (Vs Racing) a 1"482; 3. Basz-Lewandowski (Vs Racing) a 2"414 (1. Pro-Am); 4. Cecotto-Rossel (Novamarine Gsm Racing) a 5"557; 5. Galbiati (Novamarine Gsm Racing) a 5"865; 6. Gilardoni-Pulcini (Oregon Team) a 6"266; 7. Spinelli-Weering (Johan Kraan Motorsports) a 8"658; 8. Guzman-van Berlo (Target Racing) a 13"023; 9. Lee-Wells (Leipert Motorsport) a 13"978; 10. S. Freymuth (Akf Motorsport) a 16"498; 11. Matic-Pavlovic (Bonaldi Motorsport) a 30"215; 12. Rindone (Leipert Motorsport) a 31"359 (1. Am); 13. Tarabini (Oregon Team) a 32"360; 14. Giannoni (Automobile Tricolore) a 33"411; 15. Huilin (Boutsen Ginion) a 33"541; 16. Formanek-Zaruba (Micanek Motorsport) a 33"859; 17. Balthasar-Morris (Leipert Motorsport) a 42"854; 18. Gosselin-Rostan (Boutsen Ginion) a 42"921; 19. Meda-Valsecchi (Automobili Lamborghini) a 1 giro; 20. O. Freymuth (Akf Motorsport) a 1 giro; 21. Van der Horst (Van der Horst Motorsport) a 1 giro (1. Lamborghini Cup); 22. Watzinger (Leipert Motorsport) a 1 giro; 23. Dvoracek (Micanek Motorsport) a 1 giro; 24. Aka-Harmsen (Gt3 Poland) a 1 giro; 25. D. Privitelio-L. Privitelio (Rexal Fff Racing Team) a 1 giro; 26. Mikrut-Moczulski (GT3 Poland) a 1 giro; 27. Fabri (Imperiale Racing) a 1 giro; 28. Feligioni-Waszkzinski (Boutsen Ginion) a 1 giro; 29. Prabakaran (Vs Racing) a 2 giri; 30. Lieb-Wagner (Leipert Motorsport) a 3 giri; 31. Blom-Ciglia (Oregon Team) a 6 giri.
Giro più veloce: il 18. di Spinelli in 1'33"811, alla media di 162,173 km/h.

Il campionato

Pro: 1. Gilardoni-Pulcini 114 punti; 2. Weering 109; 3. Balthasar 94; 4. Oosten-Teekens 87; 5. Rossel 84; 6. Pijl 83; 7. Guzman-Van Berlo 80; 8. Cecotto 72; 9. Watt 70; 10. Kroes 69.

Pro-Am: 1. Lewandowski 156 punti; 2. Basz 134; 3. Fomanek-Zaruba 108; 4. Lee-Wells 102; 5. Cola-Gvazava 96; 6. Ciglia 94; 7. Pujeu 84; 8. Matic-Pavlovic 74; 9. Liberati e Littmann 22.

Am: 1. Gosselin 106 punti; 2. Rindone 98; 3. Watzinger 86; 4. Calvin 81; 5. O. Freymuth 76; 6. Giannoni 74; 7. Rostan 65; 8. Huilin 55; 9. Kuppens 41; 10. Jenny-Leimer 38.

Lamborghini Cup: 1. Fabri 139 punti; 2. Feligioni-Waszkzinski 130; 3. D. Privitelio-L. Privitelio 113; 4. Van der Horst 86; 5. Prabakaran 74; 6. Dvoracek 42; 7. B. Semoulin-F. Semoulin 20; 8. Drasal 9.

Team: 1. Oregon Team 110 punti; 2. Bonaldi Motorsport 109; 3. Johan Kraan Motorsports 99; 4. Leipert Motorsport 89; 5. Target Racing 82; 6. Vs Racing 76; 7. Novamarine Gsm Racing 68; 8. Micanek Motorsport 17; 9. Imperiale Racing 15; 10. Akf Motorsport 4.

Lamborghini World Finals

Pro/Pro-Am

Gara 1: 1. Basz-Michelotto (Vs Racing) 31 giri in 50'30"080, alla media di 155,647 km/h (1. Pro); 2. Antinucci (Dream Racing Motorsport) a 2"698; 3. Pijl-Kroes (Bonaldi Motorsport) a 4"079; 4. Guzman-Van Berlo (Target Racing) a 9"418; 5. Formal-Marcelli (Wayne Taylor Racing) a 11"642; 6. Balthasar-Morris (Leipert Motorsport) a 20"990; 7. McAleer-Mul (Change Racing) a 22"104; 8. Cecotto-Rossel (Novamarine Gsm Racing) a 24"311; 9. Aghakhani-Eidson (Us RaceTronics) a 24"747; 10. Galbiati (Novamarine Gsm Racing) a 25"537; 11. Capitanio (Dream Racing Motorsport) a 29"531; 12. Weering (Johan Kraan Motorsports) a 35"069; 13. Gilardoni-Pulcini (Oregon Team) a 42"450; 14. Berkeley (Dream Racing Motorsport) a 51"126; 15. Gdovic-Ortiz (Ppm Precision Performance) a 53"273 (1. Pro-Am); 16. Spinelli-Senhoreti (Mcr Racing) a 55"166; 17. Cola-Gvazava (Target Racing) a 1'18"891; 18. Wells-Lee (Leipert Motorsport) a 1'22"287; 19. Pavlovic-Matic (Bonaldi Motorsport) a 1'25"087; 20. Johnson-Liddy (Us RaceTronics) a 1'28"762; 21. Teekens-Oosten (Bonaldi Motorsport) a 1 giro; 22. Formanek-Zaruba (Micanek Motorsport) a 1 giro; 23. Meda-Valsecchi (Automobili Lamborghini) a 1 giro.
Giro più veloce: il 4. di Michelotto in 1'33"669, alla media di 162,419 km/h.

Gara 2: 1. Basz-Michelotto (Vs Racing) 29 giri in 50'26"577, alla media di 145,773 km/h (1. Pro); 2. Antinucci (Dream Racing Motorsport) a 9"141; 3. McAleer-Mul (Change Racing) a 15"472; 4. Capitanio (Dream Racing Motorsport) a 16"545; 5. Guzman-Van Berlo (Target Racing) a 18"666; 6. Formal-Marcelli (Wayne Taylor Racing) a 19"847; 7. Aghakhani-Eidson (Us RaceTronics) a 23"653; 8. Balthasar-Morris (Leipert Motorsport) a 28"852; 9. Berkeley (Dream Racing Motorsport) a 43"877; 10. Wells-Lee (Leipert Motorsport) a 49"210 (1. Pro-Am); 11. Cecotto-Rossel (Novamarine Gsm Racing) a 50"334; 12. Gdovic-Ortiz (Ppm Precision Performance) a 51"925; 13. Spinelli-Senhoreti (Mcr Racing) a 53"020; 14. Formanek-Zaruba (Micanek Motorsport) a 1'03"251; 15. Meda-Valsecchi (Automobili Lamborghini) a 1'09"515; 16. Wagner-Leib (Leipert Motorsport) a 1'24"742; 17. Pavlovic-Matic (Bonaldi Motorsport) a 1'37"786; 18. Cola-Gvazava (Target Racing) a 1 giro.
Giro più veloce: il 6. di Basz in 1'33"725, alla media di 162,322 km/h.

Am/Lamborghini Cup

Gara 1: 1. Ciglia (Oregon Team) 29 giri in 51'01"515, alla media di 144,110 km/h (1. Am); 2. Gomez (Change Racing) a 2"602; 3. Rindone (Leipert Motorsport) a 14"976; 4. Harrison (Wayne Taylor Racing) a 18"145; 5. Lewandowski (Vs Racing) a 18"652; 6. Giannoni (Automobile Tricolore) a 35"406; 7. Huilin (Boutsen Ginion) a 53"850; 8. Watzinger (Leipert Motorsport) a 58"965; 9. Gosselin-Rostan (Boutsen Ginion) a 59"881; 10. Hennessy (Us RaceTronics) a 1'07"713 (1. Lamborghini Cup); 11. Sellari (Wayne Taylor Racing) a 1'13"113; 12. Moczulski (Gt3 Poland) a 1'20"662; 13. Mennella-Collins (Mcr Racing) a 1'21"914; 14. D. Privitelio-L. Privitelio (Rexal Fff Racing Team) a 1'22"646; 15. Olson-Kvamme (Ppm Precision Performance) a 1'32"666; 16. Van der Horst (Van der Horst Motorsport) a 1 giro; 17. Hirschberg (Us RaceTronics) a 1 giro; 18. O. Freymuth (Akf Motorsport) a 1 giro; 19. Dvoracek (Micanek Motorsport) a 1 giro; 20. Harmsen-Aka (Gt3 Poland) a 1 giro; 21. Prabakaran (Vs Racing) a 2 giri; 22. Metni (Change Racing) a 7 giri.
Giro più veloce: il 27. di Ciglia in 1'34"542, alla media di 160,919 km/h.

Gara 2: 1. Gomez (Change Racing) 29 giri in 51'49"482, alla media di 141,887 km/h (1. Am); 2. Giannoni (Automobile Tricolore) a 1"651; 3. Ciglia (Oregon Team) a 3"214; 4. Harrison (Wayne Taylor Racing) a 3"612; 5. Sellari (Wayne Taylor Racing) a 4"963; 6. Watzinger (Leipert Motorsport) a 5"159; 7. Gosselin-Rostan (Boutsen Ginion) a 5"466; 8. Rindone (Leipert Motorsport) a 7"742; 9. Hennessy (Us RaceTronics) a 7"756 (1. Lamborghini Cup); 10. Van der Horst (Van der Horst Motorsport) a 8"572; 11. D. Privitelio-L. Privitelio (Rexal Fff Racing Team) a 9"883; 12. Harmsen-Aka (Gt3 Poland) a 10"360; 13. Hirschberg (Us RaceTronics) a 11"463; 14. O. Freymuth (Akf Motorsport) a 13"134; 15. Fabri (Imperiale Racing) a 14"924; 16. Moczulski (Gt3 Poland) a 16"136; 17. Prabakaran (Vs Racing) a 1 giro; 18. Olson-Kvamme (Ppm Precision Performance) a 4 giri; 19. Dovracek (Micanek Motorsport) a 4 giri; 20. Huilin (Boutsen Ginion) a 5 giri.
Giro più veloce: il 14. di Ciglia in 1'35"066, alla media di 160,032 km/h.

Il campionato

Pro: 1. Basz-Michelotto 32 punti; 2. Antinucci 24; 3. Guzman-Van Berlo 14; 4. McAleer-Mul 14; 5. Formal-Marcelli 11; 6. Pijl-Kroes 10; 7. Capitanio 8; 8. Balthasar-Morris 8; 9. Aghakhani-Eidson 6; 10. Cecotto-Rossel 4.

Pro-Am: 1. Gdovic-Ortiz 27 punti; 2. Wells-Lee 24; 3. Spinelli-Senhoreti 23; 4. Cola-Gvazava 13; 5. Formanek-Zaruba 12; 6. Pavlovic-Matic 10; 7. Wagner-Leib 5; 8. Johnson-Liddy 5.

Am: 1. Gomez 27 punti; 2. Ciglia 26; 3. Giannoni 17; 4. Harrison 16; 5. Rindone 13; 6. Watzinger 8; 7. Sellari 7; 8. Lewandowski 6; 9. Gosselin-Rostan 6; 10. Huilin 4.

Lamborghini Cup: 1. Hennessy 30 punti; 2. D. Privitelio-L. Privitelio 21; 3. Van der Horst 18; 4. Hirschberg 13; 5. Mennella-Collins 12; 6. Olson-Kvamme 12; 7. Prabakaran 8; 8. Dvoracek 7; 9. Fabri 6; 10. Feligioni 1.

Chiusura spettacolare

CON IL TITOLO GIÀ ASSEGNATO L'ULTIMO ATTO DELLA SERIE È STATO ALL'INSEGNA DELLO SHOW. DAVID E HADJAR SI SONO DIVISI LE VITTORIE

di Mattia Tremolada

MONZA - Un finale spettacolare ha chiuso l'annata della Formula Regional by Alpine. L'ultima gara della stagione ha regalato un finale imprevedibile, con il contatto fratricida tra le due monoposto del team Prema di Dino Beganovic e David Vidales. Il pilota svedese della Ferrari Driver Academy aveva ottenuto la prima pole position stagionale nell'ultima qualifica dell'anno, dominando poi oltre due terzi di gara. Nel finale, però, Vidales ha approfittato del periodo di safety car che ha ricompattato il gruppo per rifarsi sotto, sferrando l'attacco decisivo alla Variante della Roggia. Entrambi hanno però esagerato, finendo nella via di fuga in asfalto, dove hanno tenuto giù il piede. Beganovic è rientrato in pista saltando sul dissuasore, ma Vidales lo ha colpito male e la sua vettura si è pericolosamente impennata. A quel punto il pilota spagnolo è diventato un passeggero della propria monoposto, che atterrando è piombata su quella del compagno di squadra, spedendola contro il muro. Entrambi sono stati costretti al ritiro, per la disperazione di Beganovic, già incolpevole vittima di Mari Boya al Mugello dopo aver fatto segnare il secondo tempo in qualifica. Per il pilota svedese rimane comunque la soddisfazione della pole position, un'impresa riuscita solo ad un altro rookie, Isack Hadjar, nel corso di questa stagione. Proprio Hadjar ne ha approfittato per andare a conquistare il secondo successo nella serie, che fa il paio con quello ottenuto a Monaco in gara 1. Il pilota francese di origini algerine aveva già messo le mani sul titolo riservato ai rookie al termine di gara 1, chiusa al secondo posto, beneficiando del ritiro di Gabriele Minì, colpito nel posteriore da un rivale nelle fasi iniziali. Peccato per il pilota italiano, apparso nuovamente competitivo a Monza, tanto da sfiorare il podio in gara 2. Hadjar ha così riscattato una fase centrale di campionato complicata, chiudendo con un bell'acuto che ripaga Helmut Marko della fiducia riposta in lui, inserito a stagione in corso nel programma junior Red Bull. In gara 1 era stata R-Ace GP a conquistare la tripletta, assicurandosi anche il titolo riservato alle squadre, con Hadrien David primo e Zane Maloney terzo. Il pilota francese ha così avuto la meglio di Paul Aron, aggiudicandosi il titolo di vice-campione, mentre il pilota delle Barbados ha chiuso al quarto posto. Bella prova anche da parte di Andrea Rosso, autore del sesto tempo in qualifica sulla pista di casa. Purtroppo un paio di errori in gara hanno pregiudicato un altro bel piazzamento.

TITOLO ROOKIE AD HADJAR
L'ultimo round della F. Regional by Alpine sulla pista di Monza ha messo sotto ai riflettori David e Hadjar. A quest'ultimo è andato anche il titolo rookie. Sopra a destra Minì

Calendario 2022 all'insegna della continuità

È un calendario all'insegna della continuità quello 2022 di Formula Regional by Alpine. Confermate le tre tappe dei test invernali a Imola, Barcellona e Le

Castellet. Il campionato partirà poi da dove è terminato, ovvero da Monza, il 21-24 aprile, così come accadrà a Imola il 6-8 maggio. La serie tornerà poi ad affiancare i principali campionati tricolori nell'appuntamento conclusivo del Mugello il 20-23 ottobre. Altrettante tappe saranno disputate al fianco di SRO, Le Castellet (3-5 giugno), Zandvoort (16-19 giugno) e Spa (nel prestigioso contesto della 24 ore del 27-30 luglio), così come saranno tre quelle al fianco del GT Open, Budapest (7-10 luglio), Spielberg (8-10 settembre) e Barcellona (14-16 ottobre). La ciliegina sulla torta sarà la conferma di Monaco, un palcoscenico unico in cui confrontarsi nello stesso fine settimana dello storico Gran Premio di Formula 1 (27-29 maggio). Rispetto al 2021 fa il proprio ingresso Budapest, mentre esce di scena Valencia, entrata in calendario in sostituzione del Nurburgring. ●

CLASSIFICA

Monza, 29-31 ottobre 2021

Gara-1: 1. David (R-Ace) 18 giri in 32'25"497; 2. Hadjar (R-Ace) a 1"159; 3. Maloney (R-Ace) a 2"149; 4. Saucy (ART) a 2"561; 5. Beganovic (Prema) a 2"847; 6. Aron (Prema) a 4"672; 7. Colapinto (MP Motorsport) a 6"334; 8. Bortoleto (FA Racing) a 6"443; 9. Belov (G4 Racing) a 7"856;10. Vidales (Prema) a 8"446; 11. Haverkort (MP Motorsport) a 13"223; 12. Pizzi (VAR) a 13"869; 13. Quinn (Arden) a 16"674; 14. Alatalo (Arden) a 16"881; 15. Meguetounif (R-Ace) a 17"010; 16. Pasma (ART) a 17"751; 17. Marinangeli (Arden) a 23"414; 18. Delli Guanti (Monolite) a 25"587; 19. Gohler (KIC) a 26"135; 20. Bardinon (FA Racing) a 26"253; 21. Petecof (KIC) a 27"026; 22. Hedge (G4 Racing) a 27"241; 23. Fluxa (VAR) a 27"580; 24. Van't Hoff (MP Motorsport) a 28"955; 25. Cohen (JD Motorsport) a 31"299; 26. Goethe (MP Motorsport) a 34"176; 27. Pesce (DR Formula) a 36"663; 28. Smith (JD Motorsport) a 38"347; 29. Gnos (G4 Racing) a 41"224; 30. Buhler (R-Ace) a 42"298; 31. Barrichello (JD Motorsport) a 1 giro.

Giro più veloce: Isack Hadjar in 1'47"236.

Gara-2: 1. Hadjar (R-Ace) 14 giri in 58'52"774; 2. Aron (Prema) a 0"628; 3. David (R-Ace) a 1"038; 4. Haverkort (MP Motorsport) a 1"394; 5. Minì (ART) a 1"668; 6. Colapinto (MP Motorsport) a 1"759; 7. Maloney (R-Ace) a 2"093; 8. Belov (G4 Racing) a 2"365; 9. Alatalo (Arden) a 2"814; 10. Saucy (ART) a 2"953; 11. Quinn (Arden) a 3"280; 12. Boya (VAR) a 3"460; 13. Meguetounif (R-Ace) a 4"139; 14. Petecof (KIC) a 6"181; 15. Van't Hoff (MP Motorsport) a 7"391; 16. Pizzi (VAR) a 7"581; 17. Barrichello (JD Motorsport) a 8"495; 18. Smith (JD Motorsport) a 8"891; 19. Fluxa (VAR) a 9"058; 20. Hedge (G4 Racing) a 10"166; 21. Gnos (G4 Racing) a 10"264; 22. Delli Guanti (Monolite) a 10"743; 23. Buhler (R-Ace) a 11"209; 24. Gohler (KIC) a 11"390; 25. Pesce (DR Formula) a 12"298; 26. Rosso (FA Racing) a 12"507; 27. Goethe (MP Motorsport) a 12"720; 28. Bortoleto (FA Racing) a 12"899; 29. Bardinon (FA Racing) a 14"701; 30. Lappalainen (KIC) a 14"934.

Giro più veloce: Dino Beganovic in 1'48"502.

Il campionato

1. Saucy 277 punti; 2. David 209; 3. Aron 197; 4. Maloney 170; 5. Hadjar 166; 6. Colapinto 140; 7. Minì 122; 8. Belov 116; 9. Quinn 104; 10. Vidales 102.

Bearman, che tris!

CON UNA PRESTAZIONE MAGISTRALE L'INGLESE METTE LA CILIEGINA SULLA STAGIONE LA GRANDE SORPRESA È KIMI ANTONELLI CHE SALE PER TRE VOLTE SUL PODIO

di **Mattia Tremolada**

MONZA - Un avvio complicato a cui è seguita un'impressionante striscia di successi consecutivi, l'esclusione dalla terza gara di Imola e il pronto riscatto nel finale di stagione. Oliver Bearman ha vissuto un'annata trionfale nella Formula 4 Italia, con undici successi in ventuno gare, ma non sono mancati i momenti difficili, con la squalifica dall'ultima manche del tracciato del Santerno che è rimasta come una macchia indelebile sulla sua stagione. Perché è vero che Bearman ha vinto subito nella successiva corsa di Spielberg, ma in seguito ha perso lo slancio che aveva, vivendo un fine settimana difficile al Mugello. Questo ha portato parecchia pressione sul pilota inglese, che nel frattempo ha anche svolto un test valutativo a Fiorano per entrare nella Ferrari Driver Academy, ma Bearman è riuscito a zittire tutti i propri detrattori con un fine settimana strepitoso a Monza. Nel tempio della velocità il portacolori del team Van Amersfoort si è imposto di forza in tutte e tre le corse in programma, nonostante avesse saltato i test del giovedì, in quanto convocato a Silverstone per i BRDC Young Driver Award. Secondo nel Q1,

UN FINALE DA APPLAUSI
Il campione 2021 della F4 Italy, Oliver Bearman, a sinistra e sopra, ha chiuso la stagione centrando tre vittorie. A destra e nell'altra pagina Antonelli salito per tre volte sul podio alla seconds esperienza in F4. Sopra in azione Montoya

Bearman è scattato settimo e ottavo nelle due manche finali, ma nel giro di pochi passaggi è riuscito a portarsi nelle posizioni di testa. Il pilota inglese si è dimostrato solido ed intelligente, gestendo alla perfezione le difficili condizioni meteo che hanno caratterizzato il weekend brianzolo, vincendo sia sull'asciutto sia sul bagnato.
In gara 1 ha dovuto vedersela con un tenace Lorenzo Patrese, strepitoso in qualifica con tre pole position. Il figlio di Riccardo ha lottato ad armi pari con il neocampione della serie, ma ha dovuto abbandonare i sogni di gloria in seguito ad un contatto al Curvone Biassono, che lo ha spedito nella ghiaia. Bearman è invece riuscito a mantenere il controllo della vettura, andando poi a vincere davanti all'altra sorpresa del fine settimana, Andrea Kimi Antonelli. Al terzo appuntamento nella serie tricolore, il 15enne di Bologna ha regalato grande spettacolo nelle tre corse in programma, aggiudicandosi tutti e tre i successi di classe rookie e altrettanti podi assoluti. Antonelli ha dato prova di grande carattere, lottando duramente con i rivali più esperti, commettendo pochissimi errori.
Sfortunato Leonardo Fornaroli, arrivato a Monza in piena lotta per il titolo di vice-campione con Tim Tramnitz. In gara 2 il pilota italiano è arrivato al contatto proprio con il tedesco, scivolando in ottava posizione, ma, mentre stava recuperando sul gruppo che lo precedeva, l'estintore si è acceso, accecando completamente Fornaroli alla Variante Ascari. Il pilota di Piacenza ha rallentato, tentando di spostarsi fuori pista, ma ha colpito il muro con l'anteriore sinistra e nell'impatto ha riportato una contusione alla mano. Lo staff medico dell'Autodromo di Monza lo ha dichiarato non idoneo a partecipare all'ultima gara della stagione, nonostante l'insistenza del pilota, che voleva a tutti i costi scendere in pista per cercare di difendere almeno il terzo posto in classifica. Niente da fare e così Fornaroli è scivolato al quinto posto, alle spalle anche di Kirill Smal e Sebastian Montoya, che hanno conquistato un secondo posto a testa. ●

Patrese gran finale

LORENZO SUGLI SCUDI NEL TEMPIO DELLA VELOCITÀ

Proprio a Monza nel 2020 Lorenzo Patrese si era già fatto notare con una bella prestazione in qualifica, nonostante fosse solo al secondo appuntamento in carriera. Quest'anno il pilota italiano ha avuto una bella progressione nel corso della stagione, crescendo con costanza. E proprio nell'ultima tappa di Monza è arrivato un netto salto di qualità, con il portacolori del team AKM di Marco Antonelli, il papà di Kimi, che è apparso competitivo fin dai test del giovedì. Nelle prove libere si è confermato al vertice, dominando poi in lungo e in largo i due turni di qualifiche, che gli hanno permesso di assicurarsi la pole position per tutte e tre le gare in programma. Nelle corse poi il pilota di Padova si è fatto valere, ma qualche errore di troppo, non gli ha permesso di salire sul podio assoluto. Due secondi posti tra i rookie non sono bastati per conquistare il titolo riservato agli esordienti, chiuso al terzo posto alle spalle di Nikita Bedrin e Conrad Laursen. Il successo del russo consegna tutti e tre i titoli in palio al team Van Amersfoort, ovvero quello assoluto (andato a Bearman), quello rookie e quello riservato alle squadre. ●

CLASSIFICA

Monza, 29-31 ottobre 2021

Gara-1: 1. Bearman (VAR) 15 giri 32'26"309; 2. Antonelli (Prema) a 0"320; 3. Durksen (Mucke) a 0"592; 4. Tramnitz (US Racing) a 0"714; 5. Montoya (Prema) a 1"100; 6. Smal (Prema) a 1"366; 7. Laursen (Prema) a 2"642; 8. Wisnicki (Jenzer) a 3"843; 9. Fornaroli (Iron Lynx) a 4"048; 10. Al Qubaisi (Prema) a 4"200; 11. Armanni (Iron Lynx) a 4"939; 12. Gray (BVM) a 5"270; 13. Garciarce (Jenzer) a 5"832; 14. Ramos (Jenzer) a 6"575; 15. Perino (US Racing) a 6"709; 16. Bedrin (VAR) a 7"318; 17. Sztuka (AS Motorsport) a 7"802; 18. Zuniga (Mucke) a 8"414; 19. Ben (Jenzer) a 9"751; 20. Bizzotto (BVM) a 9"781; 21. Weug (Iron Lynx) a 10"019; 22. Braschi (Jenzer) a 14"146; 23. Dufek (VAR) a 15"377; 24. Markogiannis (Cram) a 15"583; 25. Mazzola (Cram) a 16"376; 26. Simonazzi (BVM) a 1 giro; 27. Patrese (AKM) a 1 giro; 28. Flack (Cram) a 1 giro; 29. Revesz (AKM) a 1 giro.
Giro più veloce: Sebastian Montoya in 1'53"635.

Gara-2: 1. Bearman (VAR) 13 giri in 32'24"578; 2. Montoya (Prema) a 0"995; 3. Antonelli (Prema) a 1"560; 4. Durksen (Mucke) a 2"227; 5. Smal (Prema) a 2"930; 6. Tramnitz (US Racing) a 3"587; 7. Patrese (AKM) a 4"875; 8. Laursen (Prema) a 6"335; 9. Dufek (VAR) a 6"356; 10. Bedrin (VAR) a 8"284; 11. Simonazzi (BVM) a 9"209; 12. Ramos (Jenzer) a 9"255; 13. Lomko (US Racing) a 10"237; 14. Capietto (Prema) a 10"261; 15. Perino (US Racing) a 12"715; 16. Sztuka (AS Motorsport) a 13"218; 17. Valint (VAR) a 13"601; 18. Armanni (Iron Lynx) a 15"599; 19. Markogiannis (Cram) a 16"360; 20. Zuniga (Mucke) a 19"568; 21. Bizzotto (BVM) a 21"144; 22. Gray (BVM) a 25"738; 23. Revesz (AKM) a 21"809; 24. Ried (Mucke) a 23"698; 25. Flack (Cram) a 24"174; 26. Garciarce (Jenzer) a 24"600; 27. De Haan (VAR) a 26"262; 28. Mazzola (Cram) a 27"537; 29. Weug (Iron Lynx) a 35"100.
Giro più veloce: Joshua Durksen in 2'11"154

Gara-3: 1. Bearman (VAR) 14 giri in 32'15"625; 2. Smal (Prema) a 0"601; 3. Antonelli (Prema) a 0"739; 4. Patrese (AKM) a 1"582; 5. Tramnitz (US Racing) a 1"740; 6. Druksen (Mucke) a 3"178; 7. Lomko (US Racing) a 4"256; 8. Dufek (VAR) a 4"950; 9. Capietto (Prema) a 5"756; 10. Ramos (Jenzer) a 6"551; 11. Armanni (Iron Lynx) a 11"464; 12. Gray (BVM) a 11"971; 13. De Haan (VAR) a 12"382; 14. Weug (Iron Lynx) a 13"953; 15. Perino (US Racing) a 16"339; 16. Bedrin (VAR) a 19"030; 17. Ried (Mucke) a 19"219; 18. Baptiste (Cram) a 21"146; 19. Markogiannis (Cram) a 23"266; 20. Flack (Cram) a 23"456; 21. Garciarce (Jenzer) a 24"069; 22. Wisnicki (Jenzer) a 24"159; 23. Ben (Jenzer) a 25"490; 24. Mazzola (Cram) a 27"681; 25. Laursen (Prema) a 30"555; 26. Valint (VAR) a 39"614; 27. Simonazzi (BVM) a 58"312; 28. Revesz (AKM) a 1 giro; 29. Al Qubaisi (Prema) a 1 giro; 30. Sztuka (AS Motorsport) a 1 giro; 31. Bizzotto (BVM) a 1 giro.
Giro più veloce: Conrad Laursen in 1'57"194.

Il campionato
1. Bearman 343; 2. Tramnitz 232; 3. Smal 198; 4. Montoya 194; 5. Fornaroli 180; 6. Durksen 171; 7. Dufek 154; 8. Bedrin 103; 9. Laursen 60; 10. Antonelli 54.

PROTAGONISTI IN BRIANZA
Il GT tricolore endurance si è chiuso nel neglio dell'Audi con Agostini-Ferrari e Drudi che hanno cionquistato il titolo. A destra Gai-Zampieri, giunti terzi. Sotto Di Folco-Amici-Middleton che hanno chiuso al secondo posto la sfida di Monza

Blitz Audi Sport

IL TRIO DELLE MERAVIGLIE AGOSTINI-FERRARI-DRUDI CONQUISTA LO SCUDETTO DOPO UN ULTIMO ROUND TIRATO E RICCO DI COLPI DI SCENA. ECCO COM'È ANDATA

di **Antonio Caruccio**

MONZA - Audi Sport conquista il titolo del Campionato Italiano Gran Turismo Endurance. Riccardo Agostini, Lorenzo Ferrari e Mattia Drudi sono i campioni al termine di una gara tirata e ricca di colpi di scena che ha chiuso l'edizione 2021 del campionato di riferimento tricolo-

re per le vetture GT. Al via della corsa la Lamborghini con Andrea Amici alla guida ha mantenuto la leadership, con un contatto che ha visto le Audi perdere il punto di corda in prima variante e costrette a dover ricostruire la loro rimonta. Nel secondo stint di guida, con anche l'aggravante degli handicap derivanti dalle precedenti prestazioni, il vantaggio della Lamborghini sull'Audi di Lorenzo Ferrari è aumentato sino a quasi 35 secondi, con Stuart Middleton che ha magistralmente gestito la sua Huracan GT3 in vetta alla corsa portando a quasi 20 secondi il suo vantaggio sulla Ferrari di Stefano Gai. Le basse temperature (mai sopra i 13°C) hanno tratto in inganno chi doveva scegliere le giuste pressioni degli pneumatici, con anche l'arrivo della pioggia nel terzo, ed ultimo, stint di gara a complicare la situazione. Uscito dai box in quarta piazza, Drudi

rincorreva il compagno Daniel Mancinelli, la Ferrari di Daniel Zampieri e Alberto Di Folco in vetta alla corsa. Il romagnolo ha prima avuto via libera dal marchigiano, ed ha poi iniziato una rimonta su Zampieri, aiutato anche dalle variabili condizioni della pista in cui lui e la sua R8 hanno fatto la differenza. Arrivato il sorpasso sul romano dopo un bel confronto all'Ascari, l'equipaggio #12 aveva la certezza matematica del titolo anche con la vittoria della Lambo #63, condizione che ha indotto il muretto d'Imperiale a richiamare Di Folco ai box e montare gomme rain. Scelta seguita da tutti gli altri concorrenti, tranne proprio l'Audi di Drudi, condannato a rimanere a quel punto in pista in attesa delle evoluzioni del meteo. "Me la sono vista brutta in alcune occasioni" dice Mattia nel retropodio, che però con determinazione e classe ha portato a casa la vittoria, e con essa anche il suo primo titolo nel mondo del Gran Turismo. Per Agostini-Ferrari è invece il raddoppio, dopo l'affermazione arrivata al Mugello nella serie Sprint. "Credo che abbiamo dimostrato di avere completato un lavoro incredibile quest'anno insieme ai miei compagni ed al team. Considerando gli scarti, abbiamo vinto tutte le gare, non potevamo sperare di meglio" dice il padovano. "Un grande risultato per me grazie all'aiuto dei miei compagni, abbiamo lottato fino alla fine e non vedo l'ora di festeggiare" completa il coro il neo-diciannovenne piacentino. Comprensibilmente delusi gli alfieri Lamborghini, che avrebbero sicuramente meritato la vittoria soprattutto dato il potenziale velocistico espresso in tutto il fine settimana, su una pista che invece sulla carta non sembrava poter favorire la Hùracan EVO. Terzo gradino del podio per Zampieri, che nel finale rimonta su Mancinelli e sale sul podio insieme a Gai. ●

CLASSIFICA

Monza (MB) 31 ottobre 2021

Gara: 1. Drudi/Ferrari/Agostini (Audi R8) 94 giri in 3'01:48.342 alla media di 179,71 km/h; 2. DiFolco/Amici/Middleton (Lamburghini Huracan) a 5"878; 3. Gai/Zampueri (Ferrari 488 GT3) a 28"449; 4. Salaquarda/Mancinelli/Postiglione (Audi R8) a 29"449; 5. Comadini/Zug/Spengler (BMW M6) a 1'35"535; 6. Hudspetth/Schreiner/Rigon (Ferrari 488 GT3) a 1'48"163; 7. Mann/Vilander (Ferrari 488 GT3) a 2'05"249; 8. Earle/Schirò/Perel (Ferrari 488 GT3) a 2'08"924; 9. DiAmato/Vezzoni (Ferrari 488 GT3) a 1 giro; 10. Greco/Hoffer (Ferrari 488 GT3) a 1 giro; 11. Magnoni/Zanotti (Honda NSX) a 1 giro; 12. Cuhadaroglu/Fumanelli (Ferrari 488 GT3) a 1 giro; 13. Bottiroli/Jirik/August (Lamborghini Huracan) a 2 giri; 14. Demarchi/Risitano/Barbolini (Ferrari 488 Challenge) a 7 giri; 15. Neri/Fascicolo/Nilsson (BMW M4 GT4) a 9 giri; 16. Baratto/Aramis/Bacci (Ferrari 458 Challenge) a 18 giri.

Giro veloce: Di Folco 1:49.001 alla media di 191,33 km/h

Il campionato

GT3: 1. Drudi/Agostini/Ferrari 60 punti; 2. Amici/DiFolco/Middleton 47; 3. Fisichella/Zampieri/Gai 37;
GT3 Pro-Am: 1. Mann 52 punti; 2. Earle/Perel 47; 3. Vezzoni/DiAmato 42. **GT3 Am:** 1. Magoni/Zanotti 55 punti; 2. August/Bottiroli/Jirik 30; 3. Piccini/Schiavoni/Mastronardi & Guidetti 20; **GTCup:** 1. DeMarchi/Risitano/Barbolini 40 punti; 2. Aramis 30; 3. Becagli & Baratto 27; GT4: 1. Neri/Fascicolo/Nilsson 60 punti.

GT Cup bello tirato

TITOLO A RISITANO-BARBOLINI-DEMARCHI

Non è stata solo la classifica assoluta a tenere banco nel gran finale di Monza, che è stata l'alpha e l'omega della serie tricolore GT, perché in occasione del primo ACI Racing Weekend in primavera aveva ospitato l'apertura stagionale con lo Sprint, e l'ha chiuso con il decimo ed ultimo appuntamento di ACI sport, l'ottavo tra quelli del Gran turismo. Nella GT Cup il titolo è andato nelle mani di Nicholas Risitano, Edoardo Barbolini e Luca Demarchi (nella foto *sopra*). Rocambolesco è stato invece il finale della GT3 Pro-Am. Simon Mann in coppia con Toni Vilander da AF Corse in Brianza, si è aggiudicato la vittoria e l'alloro in rimonta ai danni di Steve Earle, coadiuvato in questo finale di stagione in seno al Kessl Racing da David Perel e Niccolò Schirò, beffato dagli scarti che hanno quindi visto il pilota americano, ma con licenza francese, imporsi. La vittoria nella Am invece conferma il titolo di Magnoni/Zanotti, già conquistato ad Imola. La tappa di Monza ha anche visto il ritorno in azione di Davide Rigon. Rimasto infortunato nelle prime battute della 24 Ore di Spa Francorchamps, il vicentino ha dovuto subire tre lunghi mesi di riabilitazione prima che Ferrari decidesse di rimandarlo in pista, in questa occasione al fianco di Sean Hudspeth e Carrie Schreiner. ●

PROTAGONISTI NEL TEMPIO
Col successo ottenuto in gara-2 Cerqui ha colto la vittoria della Carrera Cup 2021. In alto Giardelli, vincitore in gara-1 e Fenici

Foto: Getty Images

Cerqui campione

AL TERMINE DI UN WEEK END THRILLING ALBERTO CENTRA IL BERSAGLIO E CONQUISTA IL SUCCESSO NEL MONOMARCA. IN GRANDE EVIDENZA GIARDELLI

di Gianluca Marchese

MONZA - Per Alberto Cerqui il titolo a lungo inseguito nella Carrera Cup Italia è finalmente arrivato a Monza, anno domini 2021, al termine di un weekend thrilling e dai tanti risvolti che tra bagnato al sabato e asciutto alla domenica ha più volte cambiato i contorni della classifica. I contorni, appunto, perché al comando è rimasto sempre l'alfiere del Team Q8 Hi Perform e Ghinzani Arco Motorsport, soprattutto grazie al brillante successo, il terzo stagionale, arrivato in gara 2 dopo aver infilato Giorgio Amati, Marzio Moretti e Daniele Cazzaniga.
Un trionfo ottenuto a fronte di un rivale giovanissimo ma già pronto a stare con i big come Alessandro Giardelli, rivelatosi ancor più sorprendente di quanto lo fosse stato fino alla pole e alla netta vittoria nella pioggia in gara 1 che aveva riaperto i giochi (e dato a Dinamic Motorsport il titolo Team). Arrivato a un solo punto da Cerqui sabato, nell'occasione il 19enne di Colico è stato ancora più insidioso di un già campione 2018 come Gianmarco Quaresmini, che, dopo il 2° posto in gara 1, come lo scorso anno ha dato l'addio alle speranze di titolo con uno sfortunato ritiro conseguente a un contatto con Cazzaniga. Cerqui succede a Simone Iaquinta nell'albo d'oro del monomarca di Porsche Italia grazie al 3° posto di sabato e alla vittoria decisiva sul traguardo finale, quando ha preceduto Moretti e Benny Strignano, rookie pugliese di Ab Racing al pri-

mo podio della sua ancor breve carriera, mentre Giardelli finiva in testacoda alla Roggia duellando con Quaresmini. Gli altri contendenti al titolo, invece, erano usciti matematicamente dalla rincorsa sabato e in particolare è stato sfortunato il weekend di Leo Caglioni, centrato da un compagno di squadra durante le qualifiche e costretto a una difficile rimonta dal fondo. Per Cerqui il titolo conquistato a Monza ha un sapore particolare, soddisfazione legata alla rivincita rispetto a come finì sempre all'Autodromo Nazionale con Enrico Fulgenzi nel 2013: *«Sono passati un po' di anni* - ha dichiarato il pilota bresciano -, *però chi la dura la vince. Ho ricreduto in questa serie e quest'anno non mi sono lasciato sfuggire la chance con Q8 Hi Perform. Non è stato facile per la pressione che avevo ma soprattutto perché la stagione con tanti avversari e giovani forti è stata complicata. Il livello era serrato ma all'ultima gara sono riuscito a essere protagonista come avrei voluto. Sono felice, ancora non me ne sto rendendo conto. Su quel 2013 ho preso la rivincita nel momento giusto e con il programma giusto»*. Tornando ai driver più giovani che hanno animato questo vibrante 2021 lottando proprio contro rivali molto esperti, nel post-gara per Giardelli è arrivata la nomination come under 23 designato a rappresentare lo Scholarship Programme italiano all'International Shoot Out, la sfida conclusiva, alla quale potrebbe riuscire a partecipare anche Moretti, indicato come wild card, tra i piloti giovani più promettenti provenienti dalle varie Carrera Cup nazionali con in palio la possibilità di diventare pilota Junior Porsche. ●

CLASSIFICHE

Monza, 30-31 ottobre 2021

Gara 1: 1. Giardelli 12 giri in 28'48"623 media 144,773 km/h; 2. Quaresmini a 12332; 3. Cerqui a 1"779; 4. Amati a 3"525; 5. Cazzaniga a 4"237; 6. Moretti a 4"508; 7. Vukov a 4"981; 8. Fulgenzi a 5"171; 9. Moncini a 5"285; 10. Strignano a 6"420; 11. Caglioni a 9"650; 12. Gattuso a 9"870; 13. Festante a 10"940; 14. Cassarà a 11"846; 15. Giorgi a 15"043; 16. Tovilavicius a 15"174; 17. De Giacomi a 16"898; 18. Negra a 18"181; 19. Fenici a 18"240; 20. Randazzo a 18"813; 21. Venerosi Pesciolini a 20"221; 22. Galassi a 20"499; 23. Montagnese a 21"344; 24. Piccioli a 23"296; 25. Zelger a 25"075; 26. Donzelli a 31"613; 27. Peroni a 37"759; 28. Parisini a 3 giri; 29. Levorato a 4 giri. **Gpv:** il 9° di Giardelli 2'03"817 media 168,432 km/h.

Gara 2: 1. Cerqui 16 giri in 30'06"292 media 184,730 km/h; 2. Moretti a 0"295; 3. Strignano a 12"059; 4. Fulgenzi a 12"480; 5. Amati a 12"679; 6. Caglioni a 21"199; 7. Moncini a 22"506; 8. Laurini a 24"496; 9. Tovilavicius a 30"167; 10. Levorato a 37"937; 11. Giardelli a 38"111; 12. Festante a 45"404; 13. De Giacomi a 45"993; 14. Cassarà a 46"521; 15. Giorgi a 51"841; 16. Randazzo a 54"425; 17. Fenici a 1'12"678; 18. Piccioli a 1'15"432; 19. Negra a 1'32"628; 20. Galassi a 1'38"216; 21. Locanto a 1'49"521; 22. Donzelli a 1'50"687; 23. Venerosi Pesciolini a 1'51"556; 24. Peroni a 1 giro; 25. Gnemmi a 1 giro; 26. Zelger a 1 giro; 27. Montagnese a 1 giro; 28. Vukov a 1 giro; 29. Parisini a 2 giri. **Gpv:** il 15° di Laurini 1'51"131 media 187,660 km/h.

Campionato (finale): 1. Cerqui 220; 2. Giardelli 201; 3. Quaresmini 175; 4. Moretti173; 5. Fulgenzi 162. Michelin Cup: 1. Cassarà 91; 2. De Giacomi 87; 3. Fenici 41. Silver Cup: 1. Montagnese 63. Team: 1. Dinamic Motorsport 440; 2. Ombra Racing 309; 3. Tsunami RT 280.

Cassarà bis in Michelin Cup

IL ROMANO RICONQUISTA L'ALLORO DOPO QUELLO DEL 2019

È Marco Cassarà il campione 2021 della Michelin Cup. Il driver romano è al secondo alloro dopo il 2019, il primo con Raptor Engineering. Il team diretto da Andrea Palma festeggia un titolo già al secondo anno di attività dopo che Cassarà ha vinto gara 1 in rimonta e gestito il vantaggio accumulato rimanendo in scia al rivale diretto Alex De Giacomi, al quale non è bastata l'affermazione in gara 2. Oltre ai due convincenti terzi posti di Monza colti da Gianluca Giorgi, nella categoria ha ben figurato alla prima stagione Francesco Fenici. L'alfiere di Ab Racing e testimonial di Autosprint ha concluso con due top-5 grazie alle quali ha conservato quel terzo posto in classifica dietro a Cassarà e De Giacomi conquistato vincendo a Vallelunga e Franciacorta. E ora si lavora in ottica 2022... ●

Carrera 2022 in sei round

LA NUOVA 992 SARÀ IL RIFERIMENTO

Monza ha sancito la fine dell'era del modello 991, che non va definitivamente in pensione, in quanto sarà protagonista in Silver Cup, ma nel 2022 la 911 GT3 Cup di riferimento sarà la nuova 992, dall'aerodinamica affinata, ancor più tecnologica e 510 cavalli (25 in più). Nella versione pressoché definitiva del calendario 2022 l'esordio in gara nel monomarca di Porsche Italia è fissato per il 7-8 maggio a Imola, con a seguire 4-5 giugno Misano, 16-17 luglio Mugello, 17-18 settembre Vallelunga, 1-2 ottobre Franciacorta e 8-9 ottobre Monza. Sei doppi round confermati con test ufficiale a Monza in aprile, i test pre-gara in esclusiva a Imola, Misano e Vallelunga e il contesto del Porsche Festival al Porsche Experience Center Franciacorta. ●

Tutto ancora in gioco

CON IL SUCCESSO DI PAPALEO IN GARA 1 E IL DOPPIO PODIO DI RASERO SI RIAPRE LA SERIE DELLE MONOPOSTO. ALL'UNGHERESE BERTA LA VITTORIA IN GARA 2. LIOTTI CAMPIONE DI FX2

di Rosario Giordano

Il week end dell'American Festival of Rome ha riportato il pubblico sugli spalti della pista intitolata a Piero Taruffi, teatro del quinto e penultimo round della Topjet FX 2000 - FX2, la serie ideata dal pilota Piero Longhi e da Luca Panizzi, che ha registrato un nuovo record di partecipanti e con le due sfide ha riaperto il campionato. Le vittorie sono andate al lecchese Renato Papaleo che si è imposto in gara 1 al volante della Dallara F13 Volkswagen, mentre nella gara della domenica il successo se lo è aggiudicato il 17enne ungherese Benjamin Berta che sulla Dallara 314 Toyota ha centrato la sua prima vittoria in carriera. Ottimo bilancio di Papaleo che dopo il successo di Gara 1 è tornato a salire sul podio dove ha dichiarato: *«Abbiamo fatto tanti punti e in pratica riaperto il campionato, la gara è stata bella con quattro vetture vicinissime fino all'ingresso della safety car. Aspettiamo con trepidazione la finale di Misano»*.
Con un doppio podio l'esperto Dino Rasero su Dallara F317 Mercedes ha riaperto le sorti della serie, complice lo sfortunato fine settimana del sempre leader Bernardo Pellegrini su Dallara F 313 Volkswagen, che dopo le prove ed una gara 1 iniziata con fatica ha rivolto il pensiero verso l'appuntamento di Misano del 14 novembre. Per Pellegrini, veronese della HT Power Train noie meccaniche hanno compromesso l'appuntamento romano. Chiara la soddisfazione di Rasero: *«Sono contento della mia prestazione in gara e del proficuo weekend, siamo in scia in campionato a Pellegrini, ancora siamo in tre a competere per il titolo»*. Vallelunga ha consegnato il titolo 2021 della FX 2 a Salvatore Liotti. Il bravo laziale di Terracina che sulla Formula Abarth G Motorsport è stato un protagonista di spicco della stagione e con il primo posto in gara 1 ed il 2° in gara 2 è campione. Liotti ha vinto tutte le gare, tranne gara 2 a Vallelunga dove è arrivato in scia il pesarese Franco Cimarelli, che è tornato al successo sulla Dallara 308. Doppia firma di Enrico Milani in Topjet FX 2000 classe F3 Pro AM, nonostante dei problemi alla pressione dell'olio soprattutto in gara 1. Nelle altre categorie della Fx 2 si è ripetuto vincendo la classe Open Stefano Palummieri fra le Tatuus motorizzate Renault, mentre fra le formula 4 Tatuus Abarth di classe B, doppietta per Simone Saglio. Bello anche il duplice successo di Fabio Turchetto in classe Light con la Tatuus Renault. ●

CLASSIFICA

Gara 1: 1 Papaleo (Dallara 312 Volkswagen) in 13'21"606; 2 Berta (Dallara 314 Toyota) a 0"791; 3 Rasero (Dallara 317 Mercedes) a 3"712; 4 Liotti (F. Abarth) a11"559; 5 Milani (Dallara 308 Fiat) a 11"694. **Gara 2:** 1 Berta (Dallara 314 Toyota) in 25'44"065; 2 Rasero (Dallara 317 Mercedes) a 4"329; Papaleo (Dallara 312 Volkswagen) a 4"702; 4 Cimarelli (Dallara 308) a 8"504; 5 Liotti (F. Abarth) a 8"766.

PROTAGONISTI A VALLELUNGA
Sopra grande lotta in gara-2 tra Berta-Rasero e Papaleo. Sopra a destra Liotti

Finale show

A VALLELUNGA DOPPIETTA DI VILLENEUVE, MENTRE HEZEMANS CONQUISTA IL SECONDO TITOLO PRIMA DI VOLARE NEGLI STATES

di **Fulvio Cavicchi**

Ci è mancato davvero poco per il primo titolo di un italiano nel campionato europeo Nascar, ma per appena 3 punti Gianmarco Ercoli non ha potuto fare festa grande sulla pista di casa. A rovinare i piani del pilota della Caal Racing ci ha pensato uno Jacques Villeneuve in forma stellare, che a Vallelunga ha conquistato la sua prima e seconda vittoria di sempre in stock car (diventando il più anziano vincitore di sempre in EuroNascar) e con i suoi successi ha tolto al nostro compatriota i punti necessari per salire in cima alla classifica a sventolare la bandiera tricolore.
Il campione del mondo di F.1 1997 ha davvero dominato, mostrando un passo davvero superiore a tutti e portando la vettura della piccola ma crescente Academy Motorsport ad un successo che il canadese non gustava più da ben 15 anni!
Contemporaneamente Loris Hezemans ha seriamente rischiato di perdere una corona che pareva già pronta per essere calata sulla sua testa, spendendo fuori pista Day al curvone nella gara di sabato e facendosi così assegnare un drive-through che lo ha fatto crollare decimo al traguardo. Causa quel passo falso, si è ritrovato domenica a correre con soli 5 punti di vantaggio su Vittorio Ghirelli e 9 su Ercoli; ma con Villeneuve imprendibile in testa anche nella seconda sfida, le posizioni dietro vedevano scalare solamente di due punti in due punti e così Hezemans, una volta passato dal canadese per la testa della gara, si è limitato a farsi passare senza fatica da altre tre vetture ed evitare ogni rischio di farsi buttare fuori, dato che con Ercoli secondo a lui sarebbe bastato arrivare anche sesto per vincere comunque.
Ora il pilota dei Paesi Bassi può prepararsi per il grande debutto del prossimo anno nella massima categoria mondiale stock car, in cui però non potrà correre tutte le gare dato che ancora gli manca la licenza per gli ovali. E così serpeggiava a Vallelunga la voce che in quelle gare potrebbe guidare la vettura del team Hezemberg proprio Villeneuve, che già lo aveva accompagnato nei test a Charlotte nel weekend in cui il campionato ha corso a Zolder.
Peccato invece per Vittorio Ghirelli, che nella sua prima annata in EuroNascar Pro ha davvero messo in mostra i muscoli in tutte le gare ed è arrivato appunto all'ultima sfida a pochissimo di distanza dal leader. Ma una uscita di pista alla curva del Semaforo lo ha tolto dalla battaglia per il titolo e gli ha fatto perdere posizioni in campionato. ●

CLASSIFICA

Whelen Euro Series, Vallelunga (I), 30/10/2021
Classifica finale di Gara 1: 1. Jacques Villeneuve (EuroNASCAR FJ), 18 giri in 30'50"396, alla media di 143,054 km/h 2. Vittorio Ghirelli (Ford Mustang) a 1"307 3. Gianmarco Ercoli (Chevrolet Camaro) a 1"911 4. Nicolò Rocca (Chevrolet Camaro) a 8"844 5. Lucas Lasserre (Ford Mustang) a 9"213 6. Giorgio Maggi (Ford Mustang) a 13"859 7. Sebastiaan Bleekemolen (Ford Mustang) a 16"170 8. Patrick Lemarie (EuroNASCAR FJ) a 17"309 9. Romain Iannetta (Chevrolet Camaro) a 21"594 10. Loris Hezemans (Ford Mustang) a 28"370
Giro più veloce: il 4° di Jacques Villeneuve in 1'42"216, alla media di 145,293 km/h
Whelen Euro Series, Vallelunga (I), 31/10/2021
Classifica finale di Gara 2
1. Jacques Villeneuve (EuroNASCAR FJ), 18 giri in 30'47"325, alla media di 143,292 km/h 2. Gianmarco Ercoli (Chevrolet Camaro) a 3"769 3. Alon Day (Chevrolet Camaro) a 4"393 4. Lucas Lasserre (Ford Mustang) a 5"940 5. Loris Hezemans (Ford Mustang) a 6"228 6. Nicolò Rocca (Chevrolet Camaro) a 12"756 7. Romain Iannetta (Chevrolet Camaro) a 14"436 8. Giorgio Maggi (Ford Mustang) a 16"596 9. Leonardo Colavita (Chevrolet Camaro) a 24"999 10. Francesco Sini (Chevrolet Camaro) a 37"858
Giro più veloce: il 4° di Alon Day in 1'41"586, alla media di 144,764 km/h
Il campionato finale dopo 12 gare: 1. Loris Hezemans 412 punti; 2. Ercoli 409; 3. Lasserre 399; 4. Rocca 394; 5. Ghirelli 381.

Un nuovo mondo da scoprire

HYUNDAI MANDA IN SCENA LA PRIMA SIMULAZIONE DI RALLY CON LA NUOVA GENERAZIONE DI VETTURE IBRIDE. UN INTENSO PROGRAMMA DI PROVE IN PIEMONTE. ECCO COM'È ANDATA

di Daniele Sgorbini

CHERASCO - I test vanno avanti da mesi e tutti i tre Costruttori impegnati nel Mondiale hanno già percorso migliaia di km. Foto e video circolano da tempo abbondantemente in rete, le dichiarazioni di piloti e team manager, alcuni decisamente perplessi come Neuville, altri più ottimisti circa le potenzialità offerte dalla nuova generazione di vetture, si sono susseguite e sovrapposte. Se ne parla tantissimo, insomma. Eppure le nuove Rally1 ibride, che dal 2022 sostituiranno le Wrc Plus al vertice della "piramide" nella serie iridata, sono per molti ancora un mistero. In parte anche per le stesse squadre e per i piloti, che si devono confrontare con una rivoluzione tecnica epocale, senza precedenti e i cui dettagli – in parte – sono ancora oggetto di discussione e approfondimento con la stessa Fia. L'avvento dell'ibrido pone questioni e problemi mai affrontati prima nelle corse su strada e la generazione di vetture che tra poche settimane (il Montecarlo 2022 in fondo è dietro l'angolo) andrà a prendere il posto delle Plus è molto diversa da quella che l'ha preceduta e che tanto gradimento ha riscosso. Se il motore termico resta sostanzialmente invariato rispetto a quello ora in uso, tutto il resto cambia radicalmente. L'introduzione della cellula di sicurezza unica e identica per tutte le vetture, l'abolizione per regolamento del differenziale centrale e soprattutto l'adozione della propulsione ibrida segnano un punto di discontinuità netto, in grado di rimescolare a fondo gli attuali equilibri. Una rivoluzione che pone la specialità di fronte a nuovi scenari, nuove sfide, nuove esigenze. Letteralmente, un nuovo mondo da scoprire. Ecco perché l'occasione che ci ha offerto Hyundai la scorsa settimana, di partecipare in prima persona a una giornata di test sugli asfalti piemontesi, non potevamo proprio farcela scappare. La squadra diretta da Andrea Adamo ha organizzato un intenso programma di prove in Piemonte e da mercoledì 27 a venerdì 29 ottobre ha predisposto una vera e propria simulazione di gara, nella quale si sono alternati Tänak, Neuville e Sordo, con tanto di parchi assistenza, soste per la ricarica delle batterie, trasferimenti, passaggi in modalità "full electric" all'interno dei centri abitati e prove speciali da ripetere più volte. Mercoledì 27

è toccato al pilota estone guidare la nuova i20 Rally1 sulle speciali in provincia di Cuneo, cui Autosprint ha avuto il privilegio di assistere in prima persona. Una simulazione fin troppo reale e iniziata non benissimo, visto che la nuova Hyundai si è rotta sulla prima prova speciale del mattino (un piccolo problema a un o-ring della scatola del cambio), ma che è stata utilissima per raccogliere una serie di dati altrimenti impossibile da valutare in una normale sessione di prove, come ci ha spiegato direttamente Andrea Adamo. Una simulazione davvero probante, resa possibile grazie alla stretta collaborazione con gli organizzatori del Rally di Alba, lunga molto più di un vero rally iridato, che ha richiesto l'impiego di 52 commissari di percorso, che metteva assieme 480 km di prove speciali e 1800 km di trasferimento, col parco assistenza ospitato nella sede della Brc a Cherasco. Di fatto un esperimento ancora inedito per la nuova generazione di top car del Mondiale, al quale era molto interessata anche la stessa Fia e a cui non ha voluto mancare nemmeno Yves Matton, il responsabile rally della Federazione Internazionale. Osservando da bordo strada, ci si rende comunque conto a occhio che la nuova Rally 1 è più lenta della Plus. C'è maggior potenza, ma c'è anche maggior peso, una trasmissione molto meno efficiente e un'aerodinamica assai meno raffinata, dunque per ora queste vetture sono più impacciate in frenata, nello stretto, nei trasferimenti di carico, nella percorrenza. Impossibile però dire ora quanto andranno più piano. Poi c'è il discorso sicurezza, che merita un capitolo a parte e che non riguarda solo le obiezioni sollevate da alcuni navigatori, che dal 2022 saranno seduti molto più in alto e in posizione più verticale. La presenza delle batterie e del motore elettrico pone problemi mai affrontati prima nei rally, per comprendere i quali è stato illuminante dare uno sguardo alle istruzioni consegnate a tutti i commissari di percorso in servizio, nelle quali era chiaramente spiegato di non toccare assolutamente le vetture nel caso in cui la luce di segnalazione posta sui finestrini posteriori non fosse di colore verde e di impedire a tutti gli spettatori di avvicinarsi e toccare le vetture. Fine della "compagnia della spinta", dunque? ●

ALBA DI UNA NUOVA ERA
Le speciali del Rally di Alba hanno fatto da teatro ai tre giorni di test organizzzti da Hyundai con la i20 Rally1. Autosprint ha avuto il privilegio di seguire l'evento e l'occasione di poter raccontare la prima uscita "pubblica" della nuova generazione di vetture che saranno protagoniste nel Mondiale Rally dal prossimo anno

Simulazione provvidenziale

ANDREA ADAMO: «SO CHE SULLA NUOVA I20 RALLY1 ABBIAMO TANTO DA FARE MA NON MI SPAVENTA E QUESTI TEST SONO STATI PREPARATI PROPRIO PER CAPIRE QUANTO C'È DA LAVORARE E COME»

Schietto come sempre, diretto come pochi. Andrea Adamo, in occasione della simulazione rally organizzata da Hyundai Motorsport la scorsa settimana in Piemonte, ha voluto fare il punto sulla rivoluzione ibrida in arrivo nei rally, senza nascondere le criticità ancora irrisolte poste soprattutto dal kit unico sviluppato e fornito dalla Compact Dynamics. Criticità che un tipo di test come la simulazione completa di gara ha permesso di fare emergere forse come mai in precedenza: *«Questa simulazione l'abbiamo voluta perché abbiamo una vettura completamente nuova e quando hai una vettura completamente nuova devi valutarla a 360 gradi. Quando fai i test hai un numero limitato di km per run, poi ti fermi in assistenza, dunque non hai nessuna idea di cosa succede nel trasferimento. Al giorno d'oggi nei tratti di trasferimento gli equipaggi devono anche lavorare sulla macchina, quindi senza una simulazione di questo tipo non potresti sapere, fino alla prima gara, se hanno l'accessibilità necessaria per fare tutti gli interventi necessari. Ricordiamoci che per queste macchine non parliamo più di un telaio di serie modificato, ma di un telaio in tubi pannellato con tutto quello che ne consegue. In più si aggiunge la ciliegina dell'ibrido, che richiede una gestione totalmente diversa. Facciamo*

TRE GIORNI PRODUTTIVI
Sono stati tre giorni di test molto produttivi quelli della Hyundai i20 Rally1 nelle Langhe. Al volante della nuova vettura si sono alternativi Tanak, Neuville e Sordo. Sotto Andrea Adamo

> ERA PROPRIO IL MOMENTO ADATTO A FARE QUESTO TIPO DI LAVORO, PER CAPIRE DOVE È NECESSARIO FARE MODIFICHE O DOVE CI SONO CRITICITÀ CHE MAGARI PRIMA NON VEDEVAMO COSÌ DA VICINO
>
> ANDREA ADAMO

anche dei pezzi di trasferimento in modalità totalmente elettrica, quindi è necessario capire a fondo tutte queste "spese" accessorie. Già a metà del primo giorno abbiamo imparato tantissime cose, anche solo ad esempio sul riscaldamento dello scarico e sul sistema di raffreddamento dell'impianto ibrido. Qui affrontiamo condizioni completamente diverse rispetto a un normale test, con tempi differenti, velocità differenti, carichi differenti. È davvero molto utile e stiamo imparando tanto. Proviamo anche mappe diverse. Di certo in questi giorni la performance non è il nostro obiettivo, qua quando arriviamo vinciamo».

- La ricerca delle prestazioni non era in cima alla lista, soprattutto nel primo giorno di lavoro, che ha comunque fornito parecchie risposte al team diretto dall'ingegnere piemontese...

«Sicuramente ci sono tante cose da migliorare, ma lo sapevamo perché altrimenti non avremmo fatto questo. Ci sono tante cose su cui lavorare, alcuni piccoli dettagli come ad esempio l'accessibilità per regolare i clic degli ammortizzatori o la guidabilità della vettura col motore nella mappa stradale, che possiamo provare solo qui facendo trasferimenti da 50 o 60 km.

Normalmente la mappa da trasferimento è qualcosa cui si pensa nei ritagli di tempo, qua invece ci obblighiamo a farlo quando ti obblighi a fare qualcosa poi ti trovi anche le soluzioni».

- Ci sono ancora alcuni aspetti del regolamento che non sono del tutto chiari o perlomeno noti del dettaglio.

«La verità è che su alcuni aspetti stiamo ancora discutendo, dunque potete immaginare».

- La vera complicazione sembra essere quella relativa a come usare la potenza elettrica in prova speciale, all'interno del regolamento di utilizzo.

«Effettivamente è piuttosto complesso. La potenza elettrica viene attivata in funzione dell'acceleratore, della potenza disponibile e di quanto hai ricaricato. Sono limiti molto complicati che stiamo ancora definendo anche tra noi e la Fia».

- Questa incertezza vi sta mettendo in difficoltà? Quando sta condizionando il lavoro?

«Ma no, alla fine sono sfumature che non stanno condizionando niente. Se poi qualcuno le userà come scuse saranno appunto tali, non è quello il problema. Bisogna far funzionare il sistema, poi le sfumature di dove, come e perché vengono successivamente».

- Per farlo appunto funzionare, quali sono al momento le criticità maggiori?

«Che stia insieme. È un prodotto nuovo, che è nato in un lasso di tempo un po' tirato ed è un prodotto che la Compact Dynamics sta allestendo. Sono sicuro che stanno facendo del loro meglio ma abbiamo ancora qualche grattacapo. A noi arriva una scatola nera, quello che c'è dentro non lo so».

ANCHE MATTON A CHERASCO
La simulazione rally di Hyundai a Cherasco è stata seguita anche da Yves Matton, il responsabile rally della FIA

- A che punto pensate di essere con lo sviluppo?

«Abbastanza indietro. Sapessi cosa è 100 direi la percentuale a cui siamo arrivati, ma dato che non lo so non posso dirlo. Se sono preoccupato? Non mi interessa sapere a che punto sono gli altri, non mi interessa quello che fanno i concorrenti. A me importa sapere cosa fa Hyundai. So che abbiamo tanto da fare ma non mi spaventa e anche questi tre giorni sono stati preparati proprio per capire quanto c'è da lavorare e come.

Rally1 istruzioni per l'uso

ECCO COME FUNZIONANO LE VETTURE DEL FUTURO

Il punto di contatto più evidente tra le Wrc Plus e le Rally1 in arrivo è rappresentato dal propulsore termico, che sarà sempre un 1600 turbo quattro cilindri, parente strettissimo di quello attuale. Si parla di motori capaci di sviluppare circa 380 cavalli di potenza, che verranno alimentati dal 2022 da un bio carburante sintetico ed ecologico, sviluppato e prodotto dalla P1 Racing Fuels che si è aggiudicata il bando promosso dalla Fia. Dunque l'impronta "green" delle nuove auto da rally parte proprio dalla "benzina" con cui saranno alimentate. Come noto al motore termico si affianca anche quello elettrico, che per regolamento erogherà 100 Kw (pari a 134 cavalli), alimentato da una batteria da 3,9 kWh. In alcune condizioni le vetture dovranno viaggiare in modalità "full electric", per esempio entrando o uscendo dai parchi assistenza o in alcuni tratti di trasferimento dai chilometraggi ben definiti. A proposito: è impressionante sentire lo sferragliare fortissimo della trasmissione quando la macchina si muove in elettrico senza il rumore del termico a coprire quello dei differenziali. Il kit ibrido è un box unico uguale per tutti la cui posizione relativa è definita dal regolamento in base alla posizione degli assi ruota ed è collocato dietro ai sedili dell'equipaggio. È una scatola chiusa, che i team non possono assolutamente modificare, nella quale la potenza esce da un alberino di trasmissione che entra nel differenziale posteriore e nel quale ci sono l'entrata e l'uscita dei liquidi di raffreddamento. Quello su cui i costruttori possono intervenire e su cui tutti stanno lavorando è la gestione delle mappe, specialmente nella "stage mode" dove potranno contare su tre mappature differenti, in grado di erogare diversamente la potenza aggiuntiva del motore elettrico. Ovviamente il surplus di potenza non sarà a disposizione per tutta la speciale e la modalità di utilizzo (gestione della ricarica, gestione dell'erogazione in funzione dell'apertura dell'acceleratore e via dicendo) dovrà essere selezionata dal pilota prima della partenza della speciale, visto che non sarà possibile cambiarla a prova in corso. Proprio i dettagli legati a questi aspetti sono quelli della cosiddetta zona grigia del regolamento, nella quale un team o l'altro potrebbe anche trovare un vantaggio fondamentale da qui al Montecarlo. ●

In fondo stiamo usando una macchina che è ancora un vero e proprio prototipo che avevamo messo insieme in fretta e furia per capire l'ibrido e tante cose collegate. Ad Alzenau stiamo intanto montando la macchina "vera" e quindi adesso era proprio il momento adatto a fare questo tipo di lavoro, per capire dove è necessario fare modifiche o dove ci sono criticità che magari prima non vedevamo così da vicino».

- Parlare di confrontare le prestazioni delle Rally1 con quelle delle Plus per Adamo al momento non ha molto senso...

«Già quando confronti le prestazioni della stessa vettura sulle stesse strade a distanza di settimane le condizioni cambiano. Sicuramente all'inizio queste macchine saranno più lente delle Plus. Di quanto non so dirlo, ma lo saranno. Quello che piuttosto stiamo cercando di capire ha a che fare con la manovrabilità e l'usabilità della vettura. Ma ripeto, non sono preoccupato, lo sarei se non avessimo gli strumenti per essere qua e lavorare in maniera opportuna». ●

KKK, a casa del mito

JUHA KANKKUNEN APRE LE PORTE DEL SUO MONDO AD AUTOSPRINT. VISITA IN FINLANDIA AL QUATTRO VOLTE IRIDATO: *«VOI ITALIANI MI AVETE SEMPRE VOLUTO BENE E ANCHE IO VE NE VOGLIO»*

di **Marco Giordo**

«Juha Kankkunsen Tie», la strada di Juha Kankkunen. È lì che è nato, è cresciuto e ci abita tuttora, una decina di km fuori dall'abitato di Laukaa sulle sponde dell'omonimo lago, uno dei più grandi campioni della storia dei rally, Juha Kankkunen. Al nostro arrivo ad Jyvaskyla gli abbiamo subito telefonato. *«Pronto Juha, possiamo venire a trovarti?» «Certo Marco, ci mancherebbe vieni pure»* - ha risposto il 62enne driver quattro volte campione del mondo.

Una mezzoretta dopo siamo sulla strada intitolata al quattro volte "world champion". Chiediamo ad una vecchia signora che cammina a piedi dove si trova la casa di KKK, e senza sorpresa la donna ci indica subito dove girare due km più avanti, con una precisione finlandese degna di un trip master. All'arrivo vediamo due grandi capannoni, e all'esterno anche due cannoni. *«Da ragazzo all'età di 18 anni* - ci dice Juha dopo averci salutato - *ho fatto il militare in aeronautica, ero pilota sui caccia dell'aviazione militare finlandese. Volevano che restassi con loro, ma io pensavo solo a correre in macchina e non sono rimasto. Mi è restata però la passione per l'arte militare in genere»*. Poi ci invita ad entrare in uno dei due capannoni dove c'è il suo ufficio con due Caschi d'Oro di Autosprint in bella evidenza sulla scrivania. *«Voi italiani* - prosegue - *mi avete sempre voluto bene ed anche io ve ne voglio tanto. L'Italia poi è il paese dove si mangia meglio al mondo, il posto dove io ho più amici dopo la Finlandia. A proposito verrò presto a trovarvi visto che sarò presente al Rally di Monza»*. Continuando nella visita, il resto del capannone è un gran bel museo di auto da corsa. In prima vista le vecchie Ford Cortina ed Escort con cui aveva corso il papà Pekka, anche lui pilota, e poi le Lancia e le Toyota con le quali KKK ha vinto nella sua gloriosa carriera i suoi titoli mondiali piloti e costruttori. Manca solo la Peugeot 205 T16, quella del suo primo titolo, perché è in esposizione all'estero. Kankkunen ha poi messo in bacheca tutte le innumerevoli coppe da lui vinte in carriera ed i quattro titoli di campione del mondo piloti ricevuti dalla FIA dopo le vittorie ottenute nel 1986, 1987, 1991 e 1993, il primo con la Peugeot, il secondo ed il terzo con la Lancia, l'ultimo con la Toyota. *«Ho voluto ripercorrere le mie imprese di pilota con questa collezione* – ha commentato - *in cui ci sono tutte le vetture a me più care. Manca solo la Subaru Impreza Wrc con cui nel 1999 ho vinto il mio terzo 1000 Laghi, una vettura che David Richards qualche anno fa aveva promesso di vendermi, ci accordammo, ma poi lui per una cifra leggermente superio-*

re qualche giorno dopo la diede ad un altro*». Ma la cosa che sorprende di più e non ti aspetti, sono le numerose Ferrari esposte. Juha è orgoglioso soprattutto della Ferrari 512 TR regalatagli da Gianni Agnelli in persona, tuttora con la targa originale EE, escursionisti esteri. *«Ero stato invitato dal presidente Luca di Montezemolo a visitare la Ferrari a Maranello dopo la vittoria del titolo del 1991* - ha ricordato - *e dopo aver pranzato al ristorante Il Cavallino insieme anche a Gianni Agnelli, al momento di andare via chiesi di chiamare un taxi. L'avvocato mi disse che potevo andare via con la mia macchina, e mi consegnò con mia

SONO STATO NELLA SQUADRA CORSA LANCIA QUATTRO ANNI ED È STATA UN'ESPERIENZA FANTASTICA: LA GENTE TI TRASCINA E TI FA SENTIRE PARTE DEL GRUPPO

JUHA KANKKUNEN

ROBE DI KKK

Juha Kankkunen, classe 1959 ha vinto 4 titoli iridati nei rally nelle stagioni 1986, 1987, 1991 e 1993. Con la Lancia ha conquistato due volte il titolo Piloti. In totale ha colto 23 vittorie nel Mondiale Rally

grande sorpresa le chiavi di questa Ferrari dicendomi che era un riconoscimento per tutto quello che avevo fatto come pilota per il gruppo FIAT. Un regalo davvero inaspettato ed indimenticabile». E lì Kankkunen ricorda il suo periodo italiano in Lancia. *«È stata quella con la Squadra Corse Lancia* (la chiama proprio così ndr) *una grande storia, visto che insieme a loro ho vinto il primo titolo nel 1987 con la Delta 4Wd e l'ultimo nel 1991 con la Delta HF Integrale. Sono stato nel team quattro anni ed è stata un'esperienza fantastica, ti senti coinvolto perché la gente ti trascina e ti fa diventare parte della squadra. La stessa sensazione l'ha provata soprattutto quando era alla Ferrari Kimi Raikkonen, con cui ho avuto modo di parlarne in diverse occasioni. Anche lui è stato stregato dall'Italia, un paese dove io ho fatto amicizia con tante persone, dove ho tuttora tantissimi amici, dove torno diverse volte all'anno soprattutto in Veneto a trovare Miki Biasion. La cosa più bella nel team Lancia è stata che loro pensavano sempre al futuro, facevano sempre e continuamente dei test per essere competitivi, e così in quegli anni abbiamo mano a mano sviluppato la Delta nei suoi vari modelli. L'ingegnere Lombardi poi è stato un grande amico per me, quando gli dicevo che dovevamo migliorare la macchina in determinati particolari per essere più veloce di tutti lui mi ascoltava e poi faceva in modo di seguire sempre i miei consigli. Stessa cosa con l'ingegner Roberti, anche lui sempre pronto a seguire le mie indicazioni»*. Ci sono tanti ricordi di quel periodo in Lancia, uno in particolare fu quell'incredibile rimonta nel Rally Costa Smeralda del 1991 vinto allo sprint su Cerrato. *«Fu quella una gara davvero incredibile, in cui decisiva era stata la prova lunga oltre 40 km di Campovaglio dove avevo dato oltre mezzo secondo al km a Dario. In pratica lui mi partiva davanti e passando sulle sue traiettorie avevo la strada più pulita e potevo andare al 100%. Lì sono passato in testa ed ho vinto così quella gara. Ricordo che ero arrivato in Sardegna direttamente dal Kenya dove avevo appena trionfato al Safari, e quindi a Porto Cervo avevo fatto solo due giorni di ricognizioni. È stata una bella lotta perché Cerrato era un pilota molto veloce e difficile da battere, ma Kankkunen è Kankkunen, un finlandese testardo che non molla mai»*. L'argomento passa poi al suo record di velocità stabilito nel febbraio 2011, quando Juha fece segnare la velocità record sul ghiaccio di 330,695 chilometri all'ora al volante di una Bentley Continental Supersports. KKK per ottenere quel record aveva utilizzato un percorso lungo 15 km ricavato vicino alla località di Ii (30 km a nord di Oulu), sulle

acque ghiacciate del Mar Baltico nel golfo di Botnia, all'estremo nord della Finlandia vicino al confine svedese. *«È stata quella una grande impresa di cui vado fiero al volante della Bentley Continental, che aveva un motore 12 cilindri di 6.000 cc. Ovviamente a quelle velocità le sconnessioni del lago si sentono molto di più, ma grazie alle sospensioni e alla qualità delle gomme Pirelli Sotto Zero chiodate, ero riuscito a guidare al massimo senza particolari problemi in entrambi i sensi di marcia, come previsto dal Guiness dei Primati»*. Passando poi all'attualità, Kankkunen si sofferma sulla differenza tra le vecchie gruppo B e le attuali Wrc, visto che ha avuto modo di guidare la Ford Focus ufficiale nel 2010, nella sua ultima apparizione iridata al Rally di Finlandia in cui chiuse la gara 8° assoluto. *«La grande differenza tra le gruppo B con le quali correvo io e quelle di oggi sta nell'aerodinamica e nelle sospensioni. C'è meno potenza rispetto alle gruppo B, ma nella velocità e nel grip in curva ci sono stati dei migliora-*

LA FERRARI 512 TR ME LA REGALÒ L'AVVOCATO GIANNI AGNELLI DOPO LA VITTORIA DEL MONDIALE 1991. MI CONSEGNÒ LE CHIAVI A MARANELLO. UN REGALO INASPETTATO E INDIMENTICABILE

JUHA KANKKUNEN

menti impressionanti. Sulla 205 T16 e sulla Delta S4 avevamo a disposizione tanta potenza in rettilineo con i 550 cavalli a nostra disposizione, ma poi in curva dovevamo obbligatoriamente rallentare. Oggi invece si transita pieni, ad una velocità nettamente superiore».
Gli ultimi due "flying finns" capaci di vincere il mondiale piloti siete stati lei e Tommi Makinen. La generazione seguente quella di Mikko Hirvonen e Jari-Matti Latvala c'è andata vicino senza però mai riuscirci. Quando rivedremo un finlandese "world champion"? *«Kalle Rovanpera è l'uomo giusto per farcela, lo conosco sin da ragazzo ed è cresciuto bene "step by step" grazie all'esperienza di un manager come Timo Jouhki. È già in una squadra top, ha vinto due gare iridate, arriverà presto al titolo, diamogli solo tempo. Nello stile assomiglia molto a Sébastien Loeb, perché guida in modo molto pulito ed è sempre molto veloce. Sembra a volte che vada piano perché è sempre in traiettoria, sono anche salito in macchina con lui e guida con naturalezza. Sembra non vada forte poi quando guardi i tempi resti sorpreso. Mi ricorda in questo anche un altro grande: Walter Roehrl, un altro pilota dalla guida pulita. Ma occhio*

NELLA SALA DEI TROFEI ANCHE DUE CASCHI D'ORO
Anche due Caschi d'Oro di Autosprint capeggiano nella grande sala dei trofei in casa di Kankkunen a Laukaa in Finlandia. Sopra a destra Juha con il nostro collaboratore Marco Giordo. La sua parentesi con la Lancia è davvero rimasta nel cuore a Juha. Nel 1991 dopo la vittoria del titolo con la Lancia ricevette in regalo da Gianni Agnelli una Ferrari 512 TR

perché ci sono anche alcuni giovani interessanti che qui in Finlandia stanno venendo fuori. Uno abita qui di fronte dall'altra parte del lago, ha solo 14 anni e ha già vinto il Junior Finnish Championship su una Honda Civic. Si chiama Tuukka Kaippinen, ha tutte le carte in regola per fare bene, ha solo bisogno di crescere. Prima dei 18 anni noi non potevamo correre nei rally, io ho fatto la mia prima gara addirittura a 19 anni. Avere abbassato l'età per correre anche qui da noi in Finlandia è stata un'ottima idea, perché così molti giovani possono crescere molto più velocemente. Vedrete nel prossimo futuro noi finlandesi saremo di nuovo in auge, ne sono più che sicuro. I "flying finns" torneranno a vincere».
L'ultimo pensiero è per le vetture ibride. *«Sono fiducioso, era una direzione da prendere, ma non sono favorevole alle auto totalmente elettriche nei rally, sarebbe un grave errore, forse vanno bene per il rallycross».*
Infine, domanda d'obbligo, vedremo un altro Kankkunen nei rally? *«C'è mio fratello Timo* – confessa Juha - *che mi ha fatto da ricognitore in tante stagioni e che ora è il responsabile dei test Toyota. Ho un altro fratello, lavora ad Jyvaskyla ma non ha niente a che fare con i rally, mentre i miei figli Niko e Tino hanno preso altre strade. Uno fa il pilota alla Finnair e l'altro si occupa di economia. Chissà, forse un mio nipote correrà in macchina. Vedremo».* ●

Chentre delle meraviglie

IL PILOTA VALDOSTANO SI IMPONE PER LA SECONDA VOLTA IN CARRIERA NELLA GARA DECISIVA PER L'ASSEGNAZIONE DEL TITOLO NEI RALLY NAZIONALI. UNA SFIDA CON NUMERI D'ALTRI TEMPI

di Daniele Sgorbini

Che potesse essere una gara complicata, difficile e selettiva lo si intuiva fin dalla vigilia anche dai numeri. Quello enorme degli iscritti, che ha raggiunto una cifra mai vista nei rally attuali, da una parte ha causato ben più di un grattacapo a chi ha dovuto tenere le fila della gara e dall'altro ha reso chiaro che le battaglie sarebbero state parecchio serrate a tutti i livelli. Poi si sono aggiunte le condizioni tipicamente autunnali, con l'umidità, la nebbia e alla fine pure la notte, per completare il quadro. Risultato? La Finale della Rally Cup 2021 è stata una gara decisamente d'altri tempi, nella quale colpi di scena, errori e continui capovolgimenti di fronte non sono mai mancati, dal primo all'ultimo metro. Alla fine si è però imposto uno dei piloti più accreditati, quell'Elwis Chen-

UNA GARA TUTTA IN PARABOLA ASCENDENTE
Con una gara tutta in parabola ascendente Chentre ha messo le mani sulla vittoria al Rally Città di Modena, gara finale della Coppa Italia e ha chiuso davanti a Medici, sotto a sinistra e Dalmazzini, a destra

tre che nel proprio palmares già vantava un Trofeo Rally Asfalto, un Irc nazionale e un'altra Finale di Coppa Italia, oltre ai titoli di zona del 2019 e 2021. L'ex ragazzo prodigio valdostano ha preso il comando giusto alla fine, ma di fatto è stato il migliore di tutti a destreggiarsi nei tanti trabocchetti della gara organizzata dall'Aci Modena e dalla Scuderia San Michele. In coppia con Fulvio Florean è partito in modo accorto, segnando il 6. tempo sulla prima "Barighelli" di sabato pomeriggio, per poi iniziare la domenica cercando di tenere un ritmo alto ma senza mai farsi tradire da una situazione che si faceva sempre più complessa chilometro dopo chilometro. Mentre più o meno tutti gli altri esageravano, sbagliavano o semplicemente si perdevano, lui ha continuato a martellare regolare. Quinto a Ospitaletto, quarto alla ripetizione di Barighelli e poi davanti a tutti sul primo passaggio a San Pellegrinetto, prova che gli ha permesso di scalare la classifica provvisoria fino alla seconda piazza assoluta. A quel punto, con la vittoria ormai nel mirino, Chentre è stato implacabile: nella ripetizione di Ospitaletto ha concesso lo scratch a Pollara per appena 8 decimi, ma infliggendone 6"5 a Profeta è andato a prendersi la testa della gara e non l'ha mollata più. E poco importa che l'ultima prova sia stata percorsa da tutti in trasferimento, perché in quella prima il neo campione della Rally Cup Italia aveva già chiuso i giochi, stampando un altro tempo da assoluto mentre il suo giovane rivale siciliano commetteva un errore decisivo per fargli perdere ogni possibilità di successo.
Uno sbaglio, quello di Profeta, che non è certo stato l'unico nella storia di una gara che ha promesso a molti e mantenuto a pochi. Il primo a farsi da parte è stato Corrado Pinzano, più veloce di tutti sulla speciale di sabato ma fuori dai giochi per una toccata nella seconda speciale di domenica. Stessa sorte toccata a Caffoni, che dopo aver vinto la terza prova ha sbattuto in quella appena dopo. E poi ancora Filippo Bravi, pure lui ko quando era quarto assoluto. Un bollettino che la dice lunga su quanto sia stato difficile questo Rally di Modena, complesso anche per chi le ruote le ha sempre tenute in strada, come Davide Medici che ha vinto una speciale, ha respirato per un po' l'aria del leader, ma che ha poi dovuto suo malgrado cedere il passo quando il grip è diminuito tra nebbia e umidità, e ha dovuto accontentarsi della medaglia d'argento. Tutta in crescita invece la gara di Andrea Dalmazzini, all'esordio con la nuova Hyundai i20 Rally 2 della Gb Motors. Il pilota di casa ha scoperto la nuova vettura metro dopo metro, ma nel finale ha piazzato la zampata capace di fargli guadagnare un podio assolutamente meritato.

Nel 2022 torna il nome Coppa Italia per la finale. Cir 2022 verso il tutto asfalto?

Prima della partenza del rally si è tenuta una delle ormai consuete riunioni tra i rappresentanti di Aci-Sport, gli organizzatori delle gare titolate italiane e i Costruttori impegnati a vario titolo. L'occasione è servita soprattutto a fare il punto sulle tante novità che riguardano i campionati 2022, a iniziare proprio dalla finalissima, che cambierà nome in "Finale Nazionale Coppa Italia Rally", a certificare una dominazione che è da sempre quella di uso comune. La finale si allungherà per arrivare a 90 km di prove speciali, mentre le gare di zona potranno aumentare il loro chilometraggio di 10. In pratica un passo importante per il ritorno alla normalità pre pandemia. Confermate le anticipazioni relative

ai tre maggiori campionati, con il Cir che avrà una lunghezza minima di 120 km. Resta da sciogliere il nodo dei calendari e delle validità, da cui dipende il formato stesso dell'Assoluto che potrebbe anche corrersi interamente su asfalto. Tornerà il "Promozione", riservato ai piloti privati e presumibilmente a chi non ha vinto gare del Cir, mentre il CiWrc cambierà nome ma non pelle. Nessun ritocco sostanziale invece per il Terra.

Prima vittoria per Grossi nel Trofeo Toyota. E Pollara conquista l'under 25

Ci sono risultati che semplicemente non sono come tutti gli altri, non foss'altro che per l'emozione e la dolcezza che ti lasciano dentro a raccontarli. Roba di cui fa parte certamente la prima vittoria nella Gr Yaris Rally Cup di Angelo Pucci Grossi, che a Modena ha dominato la categoria. Il ragazzo – squisito nei modi e in crescita continua – era alla quinta gara della vita (ha esordito quest'anno al 4 Regioni, ndr) e in condizioni tanto difficili ha messo sul piatto una gran stoffa, prendendo il comando fin dai primi metri. Bravo davvero, come bravo è stato l'altro giovane Paperini, che all'esordio sulla Yaris ci ha messo tutto sommato poco a prenderne le misure.
Quello riservato alla 4x4 giapponese non è stato l'unico monomarca ospitato nella Finale. Tra le Suzuki successo di Iani, altro giovanissimo che ha allungato su Fichera nel finale, mentre nel Peugeot

UN SPETTACOLARE COLPO D'OCCHIO

Sopra Gasperetti che ha ha chiuso al 4° posto. A destra Grossi vincitore nel Trofeo Toyota. Sotto Pollara. Nell'altra pagina in alto a sinistra Spataro e a destra Bottoni. Nell'altra pagina in basso lo splendido colpo d'occhio del parco partenza da record della finale del città di Modena nel parcheggio antistante il museo Ferrari a Maranello

TOP TEN

RALLY CITTÀ DI MODENA: 1.Chentre-Florean (Fabia R5) in 41'53.3; 2.Medici-Fenoli (Polo R5) a 33"8; 3.Dalmazzini-Albertini (Hyundai i20 R5) a 40.6"; 4.Gasperetti-Ferrari (Skoda Fabia R5) a 1'00.2; 5.Spataro-Brovelli (Fabia R5) +1'01.0; 6.Pollara-Mangiarotti (Fabia R5) a 1'03.5; 7.Bottoni-Peruzzi (Skoda Fabia R5) a 1'13.8; 8.Vellani-Amadori (Fabia R5) a 1'27.4; 9.Tribuzio-Fabiani (Fabia R5) a 1'32.6; 10.Bondioni-D'Ambrosi (Skoda Fabia R5) a 2'15.7

Competition la S2000 di Lombardo ha fatto la differenza. Tra le altre classifiche pesanti dell'Aci Rally Cup, spicca quella riservata agli Under 25, dove Pollara ha avuto la meglio su Profeta in una sfida tutta siciliana.

Dopo aver sbagliato gomme al primo giro di domenica, il pilota palermitano ha cambiato passo nel pomeriggio, riuscendo anche a far segnare il miglior tempo nella ripetizione della prova di Ospitaletto. Tra gli under 25 a due ruote motrici successo per Gianaroli, mentre De Cecco ha fatto propria la Coppa degli over 55. Altra vittoria d'esperienza in Super 1600, con l'ennesimo successo messo in bacheca da Vescovi che ha fatto propria la graduatoria di categoria tra i finalisti, anche se il successo di classe in gara è andato ad Aragno. Nel femminile vittoria per Sara Micheletti, che ha fatto coppia con Fabrizia Pons: per la navigatrice piemontese un altro sigillo di una carriera meravigliosamente infinita.

Numeri record per la Finale 2021. Il prossimo anno si cambia con meno classi

Se si scartabella tra i vecchi almanacchi ci si rende conto che – in termini assoluti – i 243 iscritti del Rally di Modena non sono un record storico, perché in passato si sono visti numeri anche maggiori, pure da queste parti.

Si parla però degli anni '70, decisamente un'altra era geologica. Record lo è stato però – eccome – per la Finale della Rally Cup, che è arrivata a queste cifre anche per la proliferazione di titoli, vincitori e relativi qualificati provenienti dalle nove zone italiane. Le regole introdotte nel 2020 in piena emergenza hanno reso molto più facile accedere alla Finale, specialmente nelle classi "minori". Una situazione destinata a cambiare il prossimo anno, soprattutto in virtù dell'annunciata e necessaria riorganizzazione della classi nei rally italiani. La strada tracciata è quella di seguire le classificazioni Fia, semplificando così molto il quadro nazionale. Resta da stabilire nel dettaglio come verranno gestiti i casi particolari, come quelli delle vetture fuori omologazione o con omologa nazionale. ●

Bertinotti c'è

IL BIELLESE CHIUDE L'ULTIMO ROUND DELLA STAGIONE AL SECONDO POSTO E CONQUISTA IL TRICOLORE. LA VITTORIA IN SARDEGNA VA A LOMBARDO

di Marco Giordo

PORTO CERVO - Esordio vincente in Sardegna nel 4° Rally Costa Smeralda Storico, organizzato dall'AC Sassari, per Angelo Lombardo (**sotto**) su Porsche 911 RS, una bella gara quella del pilota di Cefalù che ha messo a segno anche due scratch, mentre sono stati i secondi assoluti Bertinotti-Rondi (**sopra**), anche loro su Porsche, a laurearsi Campioni Italiani Rally Auto Storiche 2°Raggruppamento e a vincere il Trofeo Nazionale Conduttori 2021. Anche l'equipaggio biellese era alla sua prima assoluta nella gara smeraldina, sin dall'avvio piena di colpi di scena. Al pronti via c'è stato infatti il quasi immediato stop di tre importanti protagonisti nonché favoriti per la vittoria finale. Matteo Luise (Fiat Ritmo) ha rotto il semiasse nella prima speciale di San Pasquale, poi Lucio Da Zanche (Porsche Carrera) si è fermato per un'uscita nella seconda prova di Aglientu, mentre Pierangioli (Ford Sierra Cosworth) che era in testa alla gara dopo aver vinto le prime due speciali, ha toccato nel terzo crono di San Pasquale, dove si è dovuto fermare. Un vero peccato per lo scatenato pilota toscano che ha così lasciato la leadership a Negri, che l'ha conservata sino a fine giornata, chiusa con tre Porsche in testa. Alle spalle del pilota veneto c'era Lombardo a 9"7 con Bertinotti terzo a 11"6, mentre quinto e primo dei sardi era l'habitué delle salite Sergio Farris Junior (anche lui su Porsche), che navigato da Giuseppe Pirisinu era al suo esordio assoluto nei rally. L'ultimo colpo di scena l'ha fornito poi la seconda tappa, quando sulle strade asfaltate della Gallura Davide Negri al termine della speciale dello Sfossato da lui vinta, è stato tradito dalla rottura del motore della sua Porsche 911 RS e si è dovuto così ritirare. A quel punto Bertinotti ha pensato solo ad amministrare per portare a casa i due titoli, e così a vincere è stato Lombardo in un festival Porsche, con cinque 911 ai primi cinque posti. Da segnalare lo stop di Farris, dopo una toccata a Lo Sfossato, la settima posizione del pilota di Oschiri Tomaso Budroni primo del 4°Raggruppamento e primo dei sardi con la sua Peugeot 205 Rally navigato da Stefano Pudda, ed il titolo di Adriano Beschin, fuori nella prima tappa per la rottura del cambio della sua Porsche 911 Sc, ma che poi con il ritiro inaspettato del suo avversario Giudicelli (VW Golf GTI) si è portato a casa il titolo italiano nel "terzo raggruppamento". ●

CLASSIFICHE

4°RALLY STORICO COSTA SMERALDA

Classifica finale assoluta: 1. Lombardo-Merendino in 57'54.6; 2. Bertinotti-Rondi a 21"0; 3. Musti-Caldart a 54"3; 4. Delladio-Ometto a 5'37"8; 5. Lo Presti-Biglieri a 6'47"9; 6. Corredig-Borghese (Bmw) a 7'32"5; 7. Budroni-Pudda (Peugeot 205 Rally) a 8'06"1; 8. Galullo-Calandriello (Peugeot 205 Rally) a 8'11"6; 9. TricomiConsiglio (Opel Kadett Gte) a 8'25"8; 10. Manetti-Macori (VW Golf) a 8'41"9 (tutti gli altri su Porsche Carrera Rs).

Classifiche finali top 3 di raggruppamento: 4°Raggruppamento: 1. Budroni-Pudda (Peugeot 205 Rally) in 1.06'00"7; 2. Galullo-Calandriello (Peugeot 205 Rally) a 5"04; 3. Viola-Dalla Rizza (Alfa Romeo 33) a 1'55"1. **3°Raggruppamento:** 1. Lo Presti-Biglieri (Porsche 911 Sc) in 1.04'42"6; 2. Tricomi-Consiglio (Opel Kadett GTI) a 1'37.9; 3. Manetti-Macori (VW Golf) a 1'53.9. **2°raggruppamento:** 1. Lombardo-Merendino in 57'54.6; 2. Bertinotti-Rondi a 21"0; 3. Musti-Caldart a 54"3 (tutti su Porsche Carrera Rs). **1°Raggruppamento:** 1. Giuliani-Sora (Lancia Fulvia Coupé) in 1.11'23"3; 2. Bianco-Casazza (Porsche 911 S) a 32"0; Perricone-Scrigna (Porsche 911) a 21"9.

La scomparsa di Roberto Bosca

ADDIO AL POPOLARE PREPARATORE PIEMONTESE

Lutto nel mondo dei rally italiani. È scomparso Roberto Bosca, classe 1953 da Cossano Belbo, in provincia di Cuneo. Una vita spesa per le corse, una passione senza confini. Se ne va una delle figure più amate del rallismo nazionale che dal Piemonte si era fatto apprezzare ovunque non solo per le capacità tecniche ma anche per la grandissima umanità che l'ha sempre contraddistinto. Ex pilota passato poi a fare il preparatore Roberto aveva dato vita assieme a Luigi Balbo alla Balbosca. Un piccolo miracolo di provincia divenuto grande palestra per tanti futuri campioni. Dalla seconda metà degli Anni 80 fino ai giorni nostri è stata punto di riferimento ed esempio da seguire. Ai familiari e al suo socio Luigi Balbo giungano le condoglianze della redazione di Autosprint. ●

Addio a **Milton** papà di **Ayrton**

IL PATRIARCA DELLA FAMIGLIA DI "BECO" SI È SPENTO A 94 ANNI, DOPO CHE SI ERA RITIRATO DALLA VITA PUBBLICA, ALLA SCOMPARSA DEL FIGLIO. RESTA UN PERSONAGGIO GRADITO E IMPORTANTE NELLA STORIA DI "MAGIC", MOLTO APPREZZATO DAL PADDOCK DELLA F.1. ECCOLO RICORDATO DAGLI AMICI DI ALLORA, ANGELO ORSI DI AUTOSPRINT E GIAN CARLO MINARDI

di Mario Donnini

LA SCOMPARSA DI MILTON DA SILVA, A 94 ANNI, VEDE ANDARSENE UN'ALTRA PARTE DI QUELLA F.1 CALDA E RIMPIANTA CHE SIMBOLEGGIAVA L'ERA SENNA. E PROPRIO IN UN MOMENTO COME QUESTO È BELLO E DOVUTO FAR RACCONTARE A DUE TESTIMONI DEL TEMPO, ANGELO ORSI E GIAN CARLO MINARDI, CHI E COME ERA NEL PRIVATO IL PAPÀ DI AYRTON

MATITACCIA LO RICORDA COSÌ
Sopra, Milton Da Silva e, nell'immagine grande, il suo sospirato ricongiungimento con l'amato figlio Ayrton, così carinamente immaginato dal nostro Matitaccia

A **94 anni**, ci ha lasciati il papà di Ayrton Senna, Milton Guirado Theodoro Da Silva. Si è spento nella giornata di mercoledì scorso 27 ottobre e a darne comunicazione è stata la famiglia, attraverso l'account Instagram oficialayrtonsenna. Sposato con Neyde Senna, s'era affermato come uomo d'affari, anche se da tempo s'era ritirato a vita privata, dopo essere stato titolare di un'azienda metallurgica che realizzava componenti di produzione per Case automobilistiche.
Milton era stato anche colui che aveva fatto realizzare il primo kart per il figlio, quando ancora Ayrton aveva solo quattro anni d'età e guardava alle corse come mero divertimento.
Tuttavia "Miltao", oltre a essere scintilla nella passione del futuro "Magic", di fatto mettendolo in condizione di assaggiare il brivido delle competizioni in età baby, aveva anche inviato il primo segnale di riflessione a inizio Anni '80, quando Ayrton era ventenne, dicendo chiaro e tondo che ipotizzava per il suo rampollo una carriera nel mondo del business e non nelle corse. Tuttavia proprio la sofferenza mostrata da Ayrton nell'inverno 1981, al ritorno a casa lontano dalle competizioni, lo aveva convinto ad assecondare e sposare definitivamente la vocazione agonistica del ragazzo.
Padre di Viviane, Leonardo e Ayrton, dopo il 1994 sarà tra gli artefici con la stessa Viviane dell'attività dell'Instituto Ayrton Senna, organismo privato no-profit per fornire opportunità a ragazzi brasiliani non abbienti.
Per ricordarlo, niente di meglio che attingere ai ricordi e alla conoscenza diretta di due veterani del paddock della F.1, lo storico reporter di Auto-

sprint Angelo Orsi e il già Costruttore Gian Carlo Minardi, attuale Presidente dell'organizzazione che gestisce il tracciato di Imola, entrambi classe 1947.

«Diciamo pure che, essendo molto amico di Ayrton, vedevo Milton come un lontano parente - ricorda Angelo Orsi -, *uno zio d'oltremare, ecco. D'altronde proprio per "Beco" il padre è sempre stato una figura molto importante, considerando che il campionissimo è sempre stato manager di se stesso e così si rivolgeva a lui per consigli e scambi d'idee, favoriti dall'indole riflessiva, esperta e piena di buon senso di Milton. Tra i due posso dire che c'è sempre stato un rapporto bellissimo, in quanto il papà era visto come saggio, posato e discreto e non come il solito, classico genitore del pilota che tende a invadere il box mettendo il becco su tutto: in questo caso lo stile era esattamente il contrario e meno male».*

Tutto questo rafforzato dall'aplomb placido e discreto di Milton stesso, sempre due passi indietro, rispetto al figlio. *«Confermo* - dice Angelo -, *e aggiungo che Milton resta sinonimo di persona serena e posata, molto riflessiva: non spingeva affatto Ayrton, anzi, diciamo che storicamente fu proprio lui a sperare nell'inverno 1981 che il figlio rinunciasse all'idea di una carriera professionistica nelle corse, anche se, dopo il ritorno in Inghilterra e le vittorie in F.Ford 1600, 2000 e in F.3 britannica, entrambi i genitori decisero che sarebbe stato giusto assecondare le inclinazioni e i desideri del ragazzo. In questo, penso, Milton si dimostrò una bella persona e un bravo padre, come del resto, credo, sia sempre stato. L'ho conosciuto quando era appena finita la parentesi Toleman del debutto di Ayrton in F.1 e stava per cominciare l'era in Lotus, nel 1985. In quel momento Milton si sentiva assai interessato alla carriera in F.1 del figlio, anche se col suo stile volto a non entrare mai in faccende che non lo riguardavano e di dire la sua solo se interpellato. Milton in media veniva alle corse in Europa tre o quattro volte all'anno, esattamente come un comune papà che va a trovare il figlio il quale risiede e lavora all'estero. Sembrava un quieto pensionato che si diverte tantissimo a seguire in prima fila le vicende che vedono protagonista il suo baby, ma sempre con misura e senso della discrezione».*

UN RAPPORTO MOLTO BELLO E SOLIDO

Sopra, Ayrton e Milton, col figlio che spiega al padre qualcosa che ha chiaramente a che vedere col comportamento della sua monoposto. Nell'altra pagina, in alto, il papà di Ayrton in primo piano, mentre sullo sfondo si nota il nostro Angelo Orsi. Al centro, un'intervista fatta da Autosprint a Milton e, in basso, ancora padre e figlio insieme

E, al contrario, qual era l'atteggiamento di Ayrton verso il padre? *«Ayrton Senna ha sempre dato immenso valore non solo all'affatto paterno, ma anche alla possibilità ogni volta di ricreare un ambiente in grado di dargli la serenità e il calore di una famiglia. Per esempio in Inghilterra nei primi tempi aveva ricreato un guscio caldo con la moglie e la vicinanza del caro amico, oltre che collega, Mauricio Gugelmin. Stessa cosa in F.1 col suo entourage, del quale facevo parte anche io, e nel quale aveva, quando c'era, ovviamente, un posto assai privilegiato papà Milton, che si distingueva per caratteristiche tutte simpatiche...».*

Per esempio? *«Beh, quando veniva dalle nostre*

L'INTERVISTA RITROVATA

MILTON DA SILVA PARLA DI SUO FIGLIO, AYRTON SENNA

DI CERTO UN GIORNO CORRERA' PER LA FERRARI

Dedicato a Senna

parti stava bene anche perché fierissimo e deciso amante della cucina italiana, tanto che, prima di uscire per mangiare, voleva sapere ogni volta con lo sguardo pieno di aspettative: "Allora, a quale ristorante andiamo, stavolta?". *E non solo, al paddock non a caso era un frequentatore instancabile della Minardi, visto che da Gian Carlo si mangiava in perfetto stile italiano, con un clima all'insegna dell'amicizia e della rilassatezza, tutte cose che a Milton piacevano tantissimo, appunto».*

Quand'è la volta che l'hai visto più felice? *«A Spa 1990, quando abbiamo parlato insieme del precontratto firmato da Ayrton con la Ferrari, con la possibilità d'andare a correre per il Cavallino a trenta milioni di dollari di stipendio. La cosa lo eccitava tantissimo, ma non per i soldi, quanto per la dimostrazione di stima e di capacità che suo figlio poteva ricavare da un accordo come quello, poi purtroppo non andato in porto».*

Che tipo di rapporto aveva Milton con donna Neyde, sua moglie e mamma di Ayrton? *«Un legame intenso, bellissimo, molto profondo, fatto di comprensione reciproca e di totale sintonia. La cosa bella è che costituivano una coppia affiatata e anche, per così dire, perfettamente normale. Come d'altronde, al di là in fatto che in pista andava fortissimo e voleva vincere, anche Ayrton era un ragazzo normalissimo e per niente strano o eccentrico. Quanto ai suoi genitori, si completavano: tra Milton e Neyde c'era grande accordo».*

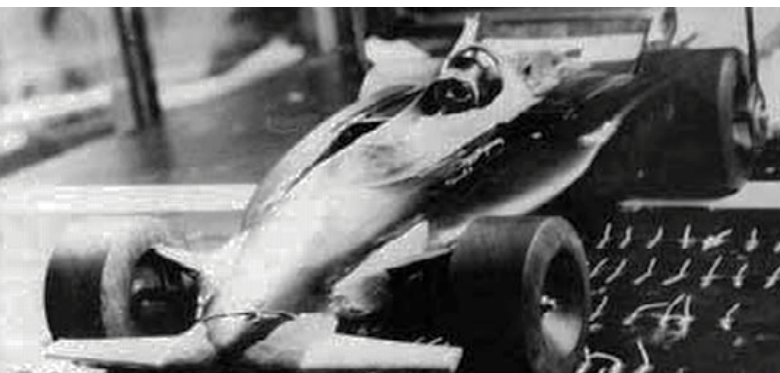
Hai mai visto Milton arrabbiato? *«Una sola volta: quando girarono per il paddock voci su una presunta omosessualità di Ayrton, messe in giro dal rivale Nelson Piquet. Ecco, quella volta la prese molto male, tanto che lo stesso Milton spinse affinché in un Gp Ayrton si facesse vedere spesso in compagnia di una ragazza molto bella, una fotomodella ingaggiata per l'occasione, per dare l'immagine di uno in ben altre faccende affaccendato. Ecco, anche questa, come vedi, è una reazione del tutto normale, per quel tempo, istintiva, pura, tipica di brave persone che cercano di difendersi in un modo anche, per così dire, spontaneo e quasi ingenuo. Perché Milton era uno di quelli che neanche nella polemica sapeva pensare in negativo e voleva solo difendere suo figlio. In fondo anche in questo, perfino nei momenti meno simpatici, continuava a dimostrarsi un gran signore. Dopo la morte di Ayrton, io non l'ho più visto. Mi è capitato di notarlo in una foto, tempo fa, col bastone, tanto che sembrava che subito dopo la morte del figlio la vecchiaia l'avesse improvvisamente aggredito. Mi spiace che se ne sia andato, ho un bellissimo ricordo, di lui».*

«Esattamente come bellissimo è anche il mio, di ricordo - chiosa Gian Carlo Minardi - *perché ho avuto in tantissime occasioni papà Milton ospite del motor-home del mio team. Sai, non era solo un fatto di cucina. Lui sapeva del rapporto di affetto e amicizia che mi legava al figlio ed era ben consapevole che da noi si trovava come a casa sua. Nessuna pressione, massima tranquillità, clima amichevole e piatti belli pieni: una ricetta capace di convincerlo a tornare spesso, per il mio grande piacere, perché lui era un vero signore e anche un uomo col quale si poteva parlare praticamente di tutto. Un gran personaggio... E, dopo la scomparsa del figlio, è stato lui a ricordare alla stampa le gran chiacchierate che Ayrton veniva a farsi con me, e la promessa di correre per la Minardi, a fine carriera. Milton era un tipo tranquillo, educato, signorile ed affidabile e con lui ho stupendi momenti passati insieme Mi mancherà, in quanto anche lui era parte di una F.1 che purtroppo non c'è più».* ●

Brm P142 la F.1 a tecnologia... aliena

DUE LUSTRI PRIMA DI LAVORARE ALLE WING-CAR LOTUS 78 E 79, IL GIOVANE PETER WRIGHT CONCEPISCE UNA VETTURA IN GRADO DI RIVOLUZIONARE PER SEMPRE LA STORIA DELLE CORSE. I RISCONTRI IN GALLERIA DEL VENTO SONO STUPEFACENTI E LE FORME DEL VEICOLO COSÌ AVVENIRISTICHE DA SEMBRARE FRUTTO DI UN GENIO EXTRATERRESTRE, MA IL PROGETTO VIENE BLOCCATO. PERCHÉ? ECCO TUTTI I RETROSCENA DI UNA STORIA INCREDIBILE MA VERA

di Mario Donnini

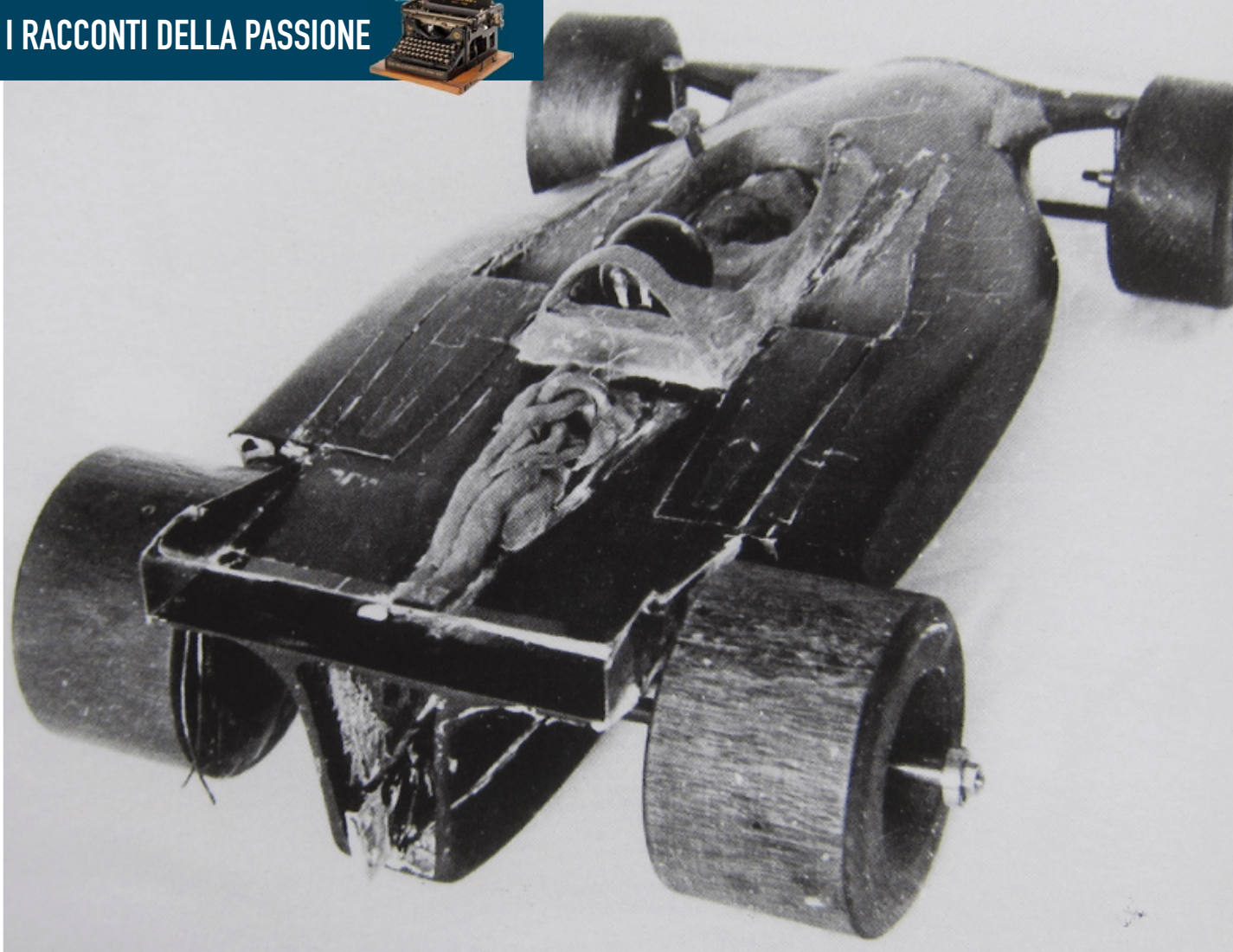
QUASI DIECI ANNI PRIMA DELL'AVVENTO DELL'EFFETTO SUOLO NEI GP, GRAZIE ALLE LOTUS 78 E 79, LO STESSO TECNICO CHE AVREBBE RIVOLUZIONATO LA F.1, OSSIA PETER WRIGHT, AVEVA CONCEPITO UNA FANTOMATICA BRM WING-CAR UFFICIOSAMENTE SIGLATA P142, MA SUBITO ABORTITA PER QUESTIONI POLITICHE E DI CARATTERE INTERNO. FINALMENTE ECCO RACCONTATA LA SUA VERA STORIA...

Stavolta si entra in un perduto e oscuro mondo. Quello fascinoso e semibuio delle premonizioni inquietanti, delle intuizioni quasi impossibili e delle visioni parasciamaniche. In questa storia, scienza, calcolo e razionalità c'entrano eccome, ma la mescolanza con magia, folgorazione e cortocircuito intellettuale è talmente forte da creare un clima spiazzante che agita e aggredisce l'animo di chi racconta e, al contempo, di chi ascolta.
Perché quando s'assiste a una vicenda in cui la mente umana sembra correre molto, infinitamente più veloce del mondo che la circonda, si finisce col provare, accanto al piacere della scoperta, una sensazione di straniamento e pacato disagio. Esattamente come quando nei mirabolanti libri di docu-fantascienza del vecchio Peter Kolosimo ci si avventura in grotte precolombiane per mostrare pitture antichissime che raffigurano astronavi, ovvero inspiegabili sculture amerinde evocanti capsule spaziali ogivali per viaggi interstellari, compatibili con sbarchi alieni e cerchi sul grano.

Una storia impossibile

In fondo, la storia della favolosa Brm P142 esattamente questo, è. Sorta di contaminazione di tecnologia aliena e avveniristica. Favola verissima di una creatura che in quel momento non sarebbe dovuta esistere. La premonizione incompiuta, con quasi dieci anni di anticipo, quindi un lasso di tempo quasi incredibile, della più grande rivoluzione strutturale e filosofica nella storia delle corse: l'applicazione del concetto di wing car, ossia di macchina ala.
Contraddizione intellettuale, oltre che anticipazione di futuro, anacronismo a rovescio, retroavvenire che regala stupore e disorientamento, accanto al sense of wonder, alla meraviglia bambina che non smette di pervadere ammirando maquette, disegni, modellini e rendering sulla P142 realizzati per lo più da appassionati ai giorni nostri, pronti a cercare di dare corpo e consistenza colorata a quella macchina che così tanto, perfino e soprattutto oggi, ammalia e fa sognare.

IMMAGINI CHE FANNO SOBBALZARE
A sinistra e sotto, la maquette della stupefacente Brm P142 nei test in galleria del vento, nel 1969 all'Imperial College. Sopra e a destra, simulazioni della vettura coi colori ufficiali e, in alto, il suo creatore Peter Wright in un'immagine di pochi anni orsono

Quel mondo era così

Anno 1969. Il mondo sta cambiando. Certo, cambia sempre, per carità e meno male, non smette mai di mutare, il mondo, eppure in quel momento le folate evolutive o presunte tali sono ancor più potenti, in ogni dove. Fermenti intellettuali, sociali, culturali, geopolitici: ovunque v'è un'accelerazione violenta, potente, sognante, rivoluzionariamente dirompente, che vuole distruggere per costruire e costruendo danneggia e prova ad edificare, alternando danni a doni. Anche se non ha senso spingersi oltre e giudicare. Non lo ha mai, senso, figuriamoci qui.
Qui vale solo la pena dire che anche la Formula Uno e il mondo delle corse appaiono contemporaneamente in piena evoluzione, perché, se altrove vogliono mettere l'immaginazione al potere, nella seconda metà degli Anni '60, nel motor racing al potere va soprattutto l'aerodinamica.

C'eravamo tanto alati

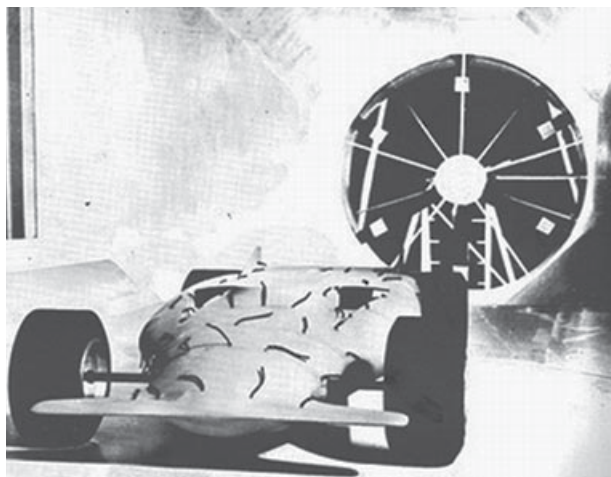
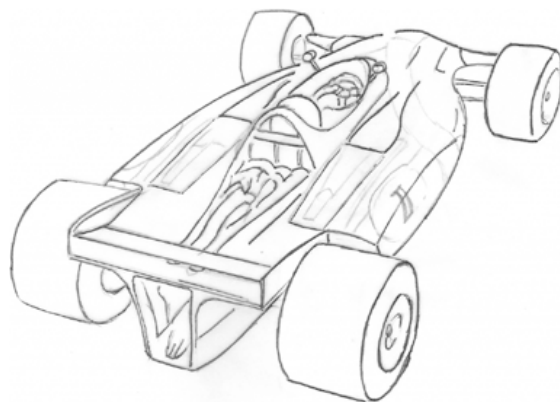
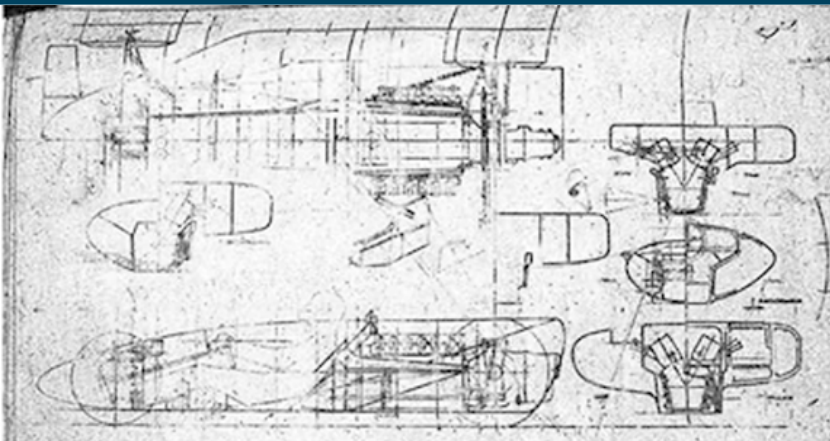
Il mostro alato della Chaparral nel mondiale 1967 non è certo la prima macchina che sfodera un alettone belluino e bello cattivo, ma rappresenta il simbolo iconico di un cambiamento in atto. L'anno dopo a Spa gli alettoni arriveranno anche nel mondiale F.1 e nel 1969 spopoleranno, fino a diventare quasi caricaturali e parossistici, oltre che fragili e inevitabilmente pericolosi.

Le monoposto non sono più saponette, pesciolini dell'aria o missili con ruote che s'aggrappano solo alla potenza del motore per andar forte, ma complesse e improbabili libellule, ricche di tubicini e sbarre pronte a collassare da un momento all'altro. E al Gp di Spagna 1969 sul pericolosissimo parco del Montjuich collasseranno eccome, demolendo le due Lotus di Graham Hill e Jochen Rindt, nonché devastando setto nasale e volto di quest'ultimo, per fortuna senza conseguenze irreversibili. Il segnale è chiaro: bisogna smetterla con le ali folli. Ma il sottotesto ingegneristico di tutto ciò recita bello secco che è tempo di individuare altre strade. Il carico aerodinamico aggiuntivo è un giacimento d'oro che deve essere scovato altrove. E così ciascun tecnico di Formula Uno si mette a cercare inquieto, perché la perduta via resta quella giusta e vanno febbrilmente scovate coordinate alternative e nuove miniere da disseppellire.

UN SALTO INCREDIBILE NEL FUTURO DELLA F.1

Sopra, il posteriore della Brm P142 è ammirabile in questa prospettiva della maquette originale di Wright in scala uno a quattro. A destra, la vettura in galleria del vento, con tanto di fili di lana. Nell'altra pagina, ciò che resta dei disegni originali e una vista dal fondo della monoposto

Jim Hall sempre al top, ma...

Certo, l'idea di schiacciare la macchina a terra grazie al carico, creando artificiosamente depressione, è un'intuizione tutt'altro che extraterrestre, ma scientifica, praticabile e umanissima, visto che la Chaparral con la 2J per la Can-Am dotata di ventilatore concepita nel 1969, in gara l'anno dopo e ben presto vietata perché sfruttante un dispositivo aerodinamico mobile, proprio su questo si basa.

Però quello che sta succedendo nel frattempo nei locali della Brm a Bourne, cittadina inglese di circa diecimila abitanti, in pieno Lincolnshire, è assolutamente sconvolgente oltre che segretissimo, tanto che verrà alla luce per la prima volta solo all'inizio degli Anni '80.

Brm, ormai una nobile decaduta

A fine Anni '60 la Brm sembra una di quelle ville nobiliari dai muri sbeccati, dagli stucchi offesi e dal giardino non più curato, su cui s'aggira una servitù scontenta assai. Gli ultimi colpi d'ala con Graham Hill e il rookie Jackie Stewart sono ormai lontani, il motore H16 è stato un gran fallimento e in chiave 1969 si pensa sul classico, puntando sul V12, sulla tutt'altro che innovativa e interessante P139 e, soprattutto, sull'ingaggio di John Surtees transfuga dalla ritirata Honda. Eppure si capisce chiaramente che il motore non è granché, la macchina risulta totalmente sbagliata - non farà meglio di un terzo posto -, e il pilota in pieno declino. Quindi, in pratica, non si sta andando da nessuna parte, anche perché i tempi dorati della Brm vanto e simbolo dell'industria britannica, anzi, vero e proprio consorzio d'industrie votato al trionfo, sono ormi tramontati e lontani. Come si diceva in Italia nel mondo della rivista, bambole, non c'è una lira.

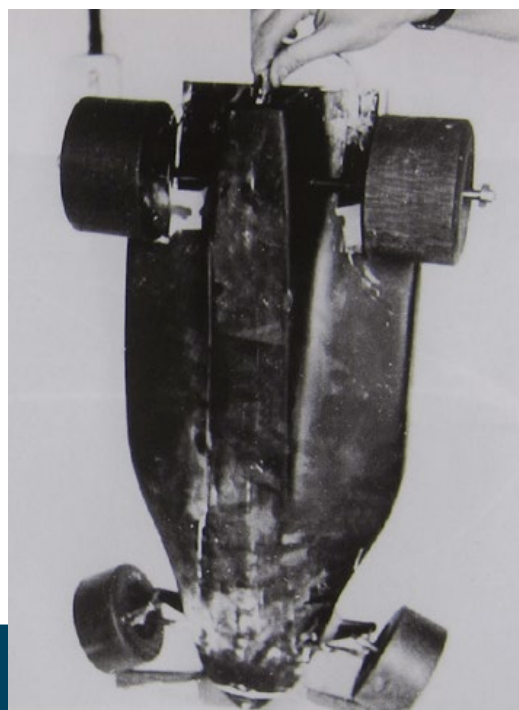
Quell'intuizione che cambierà la F.1

In ogni caso, la Brm nel 1969 non è solo questo. Al timone tecnico c'è il talentuoso, inquieto e carismatico Tony Rudd, il quale stravede per un ragazzo che ha assunto a fine 1966. Costui si chiama Peter Wright, è nato nel 1946 e si è laureato a Cambridge con specializzazioni in termodinamica e aerodinamica. Arrivato a Bourne, è stato accolto come futuro mago dei motori, ma Rudd ha ben presto capito che il vero pallino di Wright è altrove e così gli dà carta bianca per quanto riguarda la sperimentazione strutturale e fluidodinamica del veicolo. E mica a caso, poiché Peter Wright pare non avere niente o quasi del motorista, sembrando tanto una specie di genio capace di concepire le macchine da corsa come dei veri e propri aerei a rovescio.
Ed è buffo pensare che se i fratelli Wright a inizio '900 passano alla storia come i primi grandi pionieri del volo, si chiama Wright pure l'applicatore dello stesso principio utilizzato a filosofia del tutto inversa...

Interrogativi-bomba

Bene, fin qui la premessa. Prendetelo come un corso full immersion, per entrare in gioco e vivere questo racconto come fosse una fiction che cattura. E tranquilli, ché adesso viene la polpa e con essa le risposte.
A domande stuzzicanti quali queste che seguono... Cosa accade, davvero, nella primavera inoltrata del 1969 alla Brm? Come e perché Wright cerca carico là dove nessuno avrebbe pensato? Quali sono i primi riscontri? A cosa si ispira nella prima maquette della P142? Vengono per caso fatti anche dei test in pista per provare a sperimentare qualcosa? E perché un'intuizione così geniale e decisiva non viene per niente sviluppata dalla Casa di Bourne? Esistono forse aspetti politici interni che portano a questo, ritardando - di fatto di una decade intera -, l'avvento dell'effetto suolo in F.1? Okay, sfregatevi le mani, perché da qui in poi, leggendo, avrete tutte le risposte, una a una.

Le rivelazioni di Tony Rudd

Nel 1993 Tony Rudd, storico ingegnere di Brm e Lotus, dà finalmente alle stampe la sua autobiografia intitolata "It Was Fun" ("È stato divertente", ndr) e la bomba deflagra, perché, sviscerando alcune anticipazioni che aveva fatto dieci anni prima al

giornalista Bob Costanduros sul periodico "Grand Prix International", l'autorevole tecnico narra nei dettagli la storia della mai nata Brm P142, svelando particolari piuttosto sconvolgenti, relativi a una serie di ricerche e sperimentazioni svolte a inizio 1969 proprio dal suo giovane pupillo Peter Wright.
Sentite cosa racconta Rudd: «*...A un certo punto, al ritorno da una trasferta ai Gran Premi, Peter chiede di parlarmi e lo trovo in uno stato d'eccitazione incredibile. In poche parole, facendo seguito a una serie di intuizioni, si è messo a svolgere test aerodinamici in galleria del vento, partendo dagli effetti causati dall'apposizione di fiancate a lato di una monoposto. Tutto questo porta a inattesi sviluppi, perché da lì deriva la sua intuizione di provare a considerare la vettura come un'ala rovesciata, quindi che diventa deportante e non portante. Seguono disegni, considerazioni, riscontri matematici e, poco dopo, un modellino in scala 1:4 che viene ovviamente sperimentato in galleria del vento e i risultati sono fantastici. L'idea della F.1 come ala rovesciata, secondo i riscontri all'Imperial College, funziona alla grande. Peter va anche oltre nella sperimentazione, prefigurando una complessa carenatura sul fondo vettura, tale da incanalare flussi aerodinamici e dare un senso al sistema. Quando mi sottopone il tutto, resto interdetto, sorpreso e gli spiego che mi sembra strano ottenere risultati così favolosi da una monoposto a ruote scoperte. Magari stiamo mettendo le mani su qualcosa di davvero buono, ma bisogna fare più prove, così gli dico di continuare ad andare avanti sulla sua strada, cercando di capire meglio cosa sta succedendo e fino a che punto una teoria simulata così confortante possa avere effetti concreti e realizzabili sul piano reale. Peter, entusiasta, mi dà ascolto e prova ad approfondire i promettentissimi riscontri*».

TUTTI I PROTAGONISTI DI QUESTA STORIA

Sopra, Tony Rudd responsabile tecnico della Brm nel 1969 e, in alto a sinistra, sui campi di gara. Nell'altra pagina, in due immagini John Surtees con Sir Alfred Owen e nella seconda, in bianco e nero, con Lord Louis Stanley sulla destra. In basso, i coniugi Stanley, ovvero Louis e la moglie Jean (sorella di Sir Alfred Owen). Infine, Peter Wright con Colin Chapman e Mario Andretti a fine Anni '70, quando alla Lotus decolla la sua idea di wing-car

Il senso dela Brm P142

La Brm segretamente denominata P142, per essere una F.1 di fine Anni '60, diventa ben presto la monoposto da Gran Premio più testata in galleria del vento. Le fiancate a lato vettura vengono anche trasferite su un vecchio modello di Brm P126 che gira a Snetterton, pare con riscontri confortanti. Inoltre prende sempre più forma l'avveniristico progetto di Wright, tanto che la nascitura P142 presenta una non nascosta ispirazione alle forme aerodinamiche della Paxton - benché strutturalmente asimmetrica -, a turbina che nel 1967 ha sfiorato con Parnelli Jones la vittoria alla Indy 500, anche se in realtà l'originalità appare assoluta e ben corroborata nella P142 dalla presenza ai lati di due enormi prese d'aria Naca, di derivazione aeronautica.
Inoltre la carenatura del posteriore e la stessa cura con cui le forme vengono sigillate e confezionate, finiscono col creare una sagoma in-

credibilmente simile a quella che nel 1981 sarà la silhouette della controversa Lotus 88, anche se in questo caso si parla di doppio telaio e di un'intuizione complessa ben diversa. Ma resta l'impressione di vedere, in ogni caso, un corpo alieno, l'immagine di una macchina da corsa appartenente non al presente in cui viene partorita ma a un futuro eventuale e ancora lontanissimo.

Riscontri sempre più entusiasmanti

Tony Rudd va avanti nel suo racconto: «*I risultati ottenuti da Peter Wright nella seconda tornata di test di quello che verrà poi ricordato come il progetto P142 sono perfino più positivi e galvanizzanti di quelli iniziali. In altre parole, ci è subito chiaro che stiamo mettendo le mani su roba mai vista e con possibilità di sviluppo favolose. Ora tocca a me. Devo prendere decisioni, tracciare una via. E così, tanto per cominciare, considerando che andare avanti nella sperimentazione significa spendere soldi, decido di cancellare la costruzione del secondo esemplare della tradizionale Brm P139 che non sta andando per niente bene. Poi creo in gran segreto una minuscola squadra di specialisti in grado di lavorare su metalli e carrozzeria e li spedisco in un edificio particolare di Bourne, che noi chiamiamo "The Chapel"* - là dove di solito si assemblavano i cilindri ai tempi del mitico Raymond Mays -, *e raccomando a tutti loro di tenere la bocca chiusa e di non dire assolutamente niente di quello che stanno facendo, neppure agli altri membri del team. Perché una cosa è chiara: se l'idea regge al vaglio della realtà, abbiamo in mano una bomba che ci permetterà di uccidere la concorrenza per mesi e mesi, prima che qualcuno riesca a copiarci…*».

Bisogna debuttare al Gp di Monza 1969!

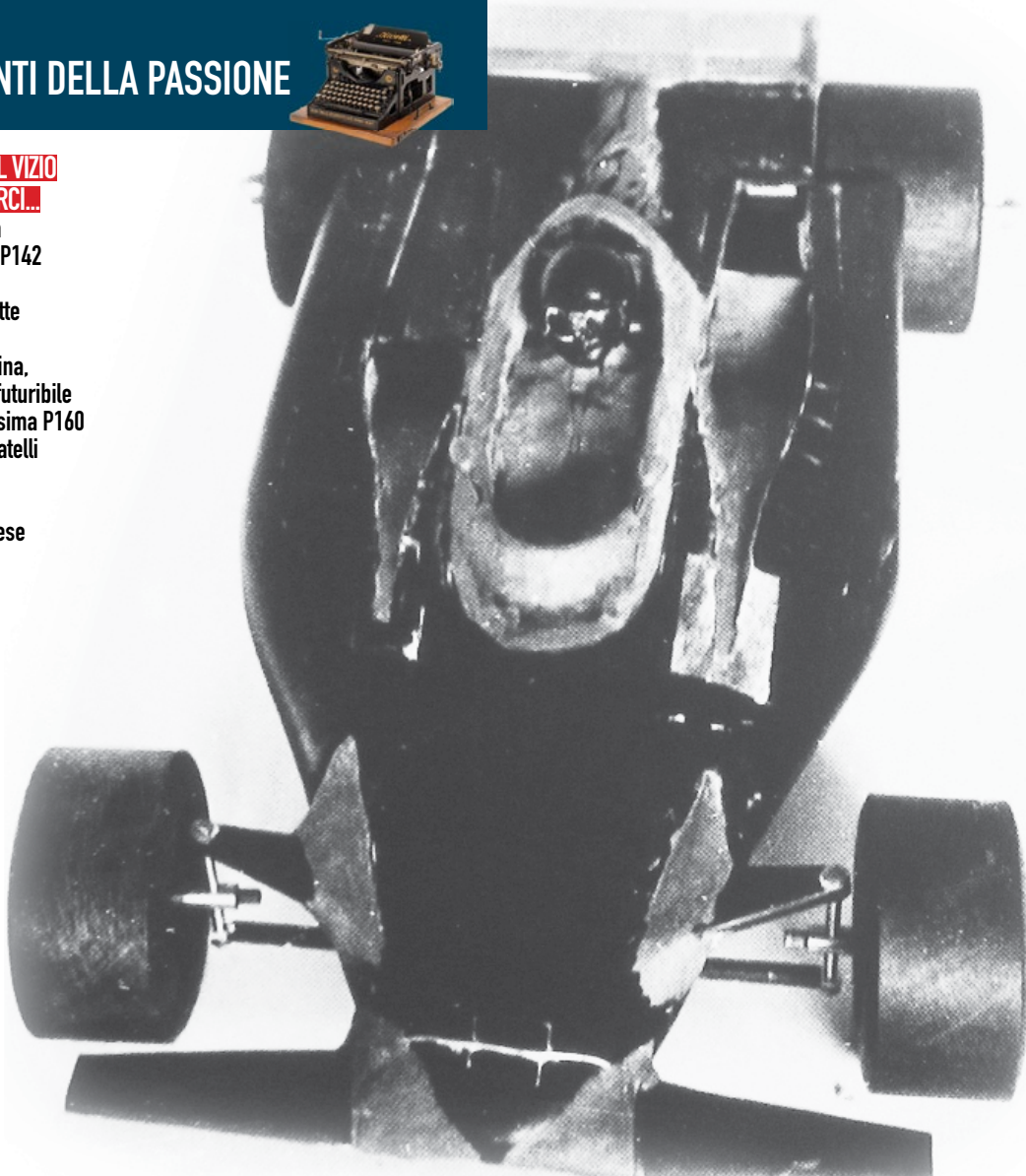
Tony Rudd svela tutti i suoi piani: «*Quando hai un'intuizione del genere per le mani, devi stare buono e svilupparla con calma. L'ideale sarebbe andare piano e lasciarsela per il 1970, per far fuori tutti i rivali all'improvviso, ma lo stato di salute della Brm nel bel mezzo del 1969 è così cagionevole, che c'è bisogno di provare a vincere due o tre gare subito. Quindi scelgo di andare avanti immeditamente col progetto, per provare a realizzare tutto con la massima fretta e far debuttare la Brm wing-car nel settembre 1969 al Gp d'Italia, a Monza. Tanto con un bolide del genere vinceremo di sicuro*».

L'incredibile dialogo con Sir Owen

Un concitato Tony Rudd, conscio d'avere la scoperta del secolo, chiede un incontro al grande boss della Brm, Sir Alfred Owen, il quale concede udienza e ascolta l'eccitatissimo ingegnere, il quale gli spiega che la Brm sta sviluppando l'arma finale.

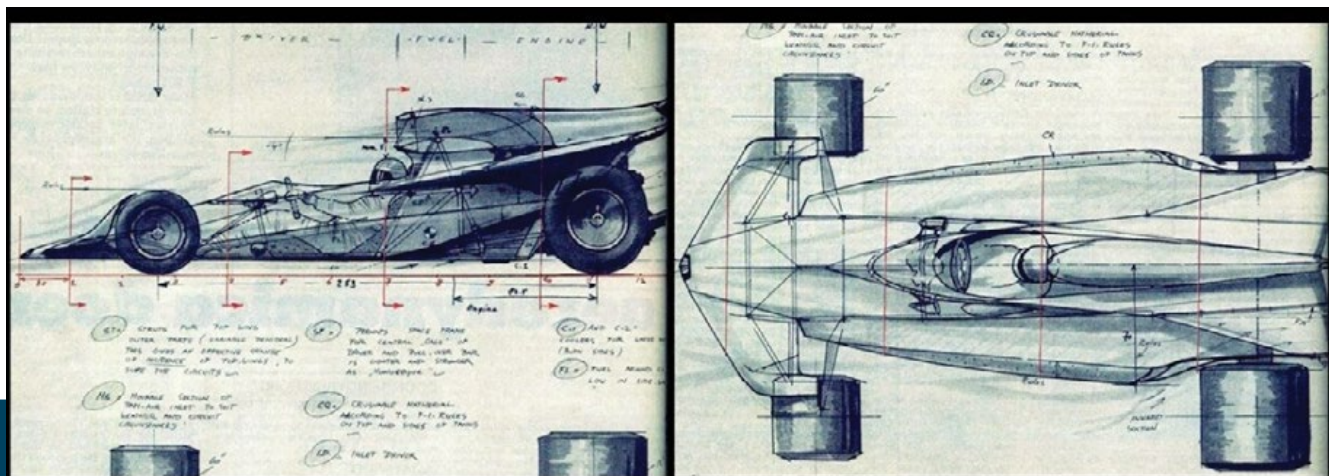
«*Sir Alfred mi ascolta molto interessato* - ricorda Rudd -, *e mi chiede dove ho intenzione di reperire i finanziamenti per questa nuova e favolosa vettura. Gli rispondo che non ci sarà bisogno di alcuna spesa aggiuntiva, perché ho già provveduto a cancellare la costruzione del secondo esemplare della P139. Lui mi guarda e fa sì con la testa. Silenzio. Poi lo stesso Sir Alfred Owen mi chiede:* "Per caso hai detto di questa cosa a qualcun altro, qui dentro?". *Io gli dico di no. E lui:* "Nemmeno a mia sorella?" *e io: "No". Sir Owen replica:* "Ottimo!"».

Siamo a questo. La Brm nel 1969 è in netto declino, ormai appare senza una sterlina e spaccatissima, perché Sir Alfred Owen ha il suo daffare a tenere

LA BRM E QUEL VIZIO DI NON CREDERCI...
A lato, la mitica e avveniristica P142 del 1969 rimasta maquette e, in basso e nell'altra pagina, i disegni della futuribile e interessantissima P160 realizzati dai fratelli olandesi Das, ma poi scartati dalla Casa inglese in chiave 1973

buona la sorella Jean che si è risposata con Lord Louis Stanley, il quale sta facendo di tutto per mettere - e metterà, ndr -, le mani sul team, peraltro sancendone la futura catastrofe. Quindi alla Brm, in quel momento, i dualismi interni sono molto più accesi di quelli in pista con gli avversari…

La fine del sogno

Il resto del racconto sembra un brutto film ed è l'ennesima dimostrazione di come a volte la politica e i giochi di potere possano rovinare i frutti dell'ingegno e del talento, tanto da sprecare e far ritardare l'applicazione dell'idea più importante e decisiva in tutta la storia moderna della F.1.

Prosegue infatti così il racconto di Tony Rudd: «*Infine, ho un incontro con il nostro primo pilota, ossia l'ex campione del mondo John Surtees, il quale mi ascolta, non sembra particolarmente impressionato da ciò che stiamo facendo con la wing car ed è ovvio che non appare per niente contento di questa fantomatica Brm che stiamo preparando in gran segreto. Chiede, si informa e poi se ne va, senza aggiungere altro*».

E poco dopo proprio John Surtees fa la sola cosa che non avrebbe dovuto mai fare. Sentite Tony Rudd: «*Mi ritrovo nella suite di Mr. and Mrs. Stanley e proprio lì mi imbatto di nuovo in John Surtees… Da lì mi arriva un chiaro ordine: di qualsiasi cosa mi stia occupando in segreto nell'edificio chiamato "The Chapel", il programma rivoluzionario va immeditamente abbandonato, per tornare a concentrare le energie nel programma tradizionale*».
Zaini a terra, fine del sogno.
La settimana dopo Tony Rudd dà le dimissioni da responsabile tecnico della Brm.
La più grande scoperta della F.1 moderna viene buttata nella spazzatura. E Peter Wright più Tony Rudd non hanno alcun motivo di mentire nei loro racconti, visto che dal 1976 in poi riprenderanno pari pari il progetto, sviluppandolo su base triennale - ormai in equipe con Martin Ogilvie - e portandolo al trionfo con e nella Lotus di Colin Chapman. Quindi non provano la rabbia dei perdenti, ma solo il rimpianto dei vincenti altrove e con la stessa, esatta intuizione, dapprima mal compresa e ingiustamente maltrattata.

Il commento di Peter Wright

Quanto ai ricordi dell'ormai leggendario Peter Wright, divenuto in tempi più recenti uomo Fia, ecco un suo punto di vista sul caso Brm P142: «*Arrivo alla casa di Bourne a fine 1966, quando stanno sviluppando il poderoso motore H16. Tutto parte due anni dopo, dal fatto che il mio capo Tony Rudd non ama per niente le ali convenzionali applicate alle monoposto e così mi chiede di sperimentare se si possono ottenere gli stessi benefici prendendo una strada diversa. Ci penso su, vedo una via, comincio a evolvere il disegno e quindi il prototipo di una macchina-ala, ma poi, per varie ragioni, alla Brm non riusciamo a tirare fuori niente da quel punto di partenza. Me ne vado quindi a lavorare per la Specialised Mouldings di Huntingdon, dove realizzo le fiancate di quella che poco dopo sarà la March 701- cosa di cui non vado orgoglioso -, e lavoro anche per la Johnson-Evinrude, applicando i concetti dell'effetto suolo a barche da competizione. Quindi vengo approcciato dalla Technocraft, company del Group Lotus, per la quale è andato a lavorare proprio lo stesso Tony Rudd, ovvero il mio capo ai tempi della Brm, ed ecco che il nostro sodalizio torna a formarsi e con esso l'idea dell'effetto suolo e della macchina ala viene correttamente applicata, dando vita a una bellissima e vincente realtà*».

L'altra pensata dei fratelli Das

In ogni caso alla Brm sprecano idee a go-go, se è vero che pure in chiave 1973 non prendono in considerazione l'intuizione dei fratelli Robbert e Rudolf Das, creativi olandesi, di una monoposto a delta, a tutti gli effetti molto vicina al concetto di altra wing car. Così quello che avrebbe potuto essere un layout alternativo e rivoluzionario della futura P160 viene scartato senza appello. Anche perché al tempo il tecnico titolare Mike Pilbeam preferisce concentrarsi sulla sua tradizionale P201, che poi non si rivelerà certo un fulmine di guerra…

Ground effect, fascinazione infinita

Passano i decenni e nei Gran Premi si alternano le correnti di pensiero e le scelte politico-regolamentari. Tanto che, per esempio, c'è da registrare in chiave 2022 la svolta di tornare a dare ancor più spazio e importanza all'effetto suolo, nel secondo ciclo della F.1 turboibrida.
E così la prima, seminale, inascoltata e inespressa intuizione del poco più che ventenne ingegnere Peter Wright torna ad avere ancor più prezioso rilievo, a ritroso. Perché adesso, carezzando ciò che avrebbe potuto essere e non fu, è bello sognare, pensando a una favolosa Brm wing-car ben staccata in testa, a Monza, nel Gp d'Italia 1969 e tutti gli altri a inseguire a lingua fuori, increduli ma consci di avere a che fare con un lampo di tecnologia aliena. Aliena al modo di pensare corrente, come le cose, le scoperte e le idee meravigliose, capaci di cambiare il volto di uno Sport, del modo di concepirlo e anche del patrominio emotivo di noi appassionati. Sempre e per sempre pronti a emozionarci, per mai dimenticare anche chi, come la Brm P142, mai nacque ma per sempre avrà un posto speciale tra i bagliori preziosi della ceatività. ●

AUSPICABILMENTE CON GIOVINAZZI, MONZA E IMOLA…

Viva una **F.1** assai italiana

Due numeri fa avete dato ampio spazio, giustamente, all'inserimento nel calendario della F.1 di due Gp italiani, ovvero Monza e Imola sino al 2025. A questa bella notizia per tutto il movimento del motorsport italiano, si contrappone la situazione non definitiva (forse dolorosa) che un pilota italiano rischia di non partecipare dal 2022 ai futuri Gp.
Va dato riconoscimento al Presidente Sticchi Damiani che in questi anni ha fatto di tutto per mantenere in calendario almeno un Gp in Italia (a Monza) già dai tempi della gestione Ecclestone con esborso di denaro anche da parte di ACI ITALIA, oltre al mantenimento nel calendario mondiale Rally dell'ex Costa Smeralda. Ma ciò non può bastare, perché ACI Sport è una federazione e come tale deve fare di tutto affinché ci sia la presenza dei propri atleti (piloti) nelle competizioni internazionali. Il 2021 passerà alla storia dello sport italiano di squadre e atleti che hanno fatto suonare per decine di volte l'inno di Mameli, perché le federazioni con il supporto del Coni hanno fatto un grande lavoro sugli atleti, così come Aci Sport ha fatto e sta facendo molto bene all'indirizzo di tanti giovani al motorsport partendo dai kart anche se nessuno poi diventa campione del modo di F.1.
Se si mettono in campo tanti denari (dei contribuenti) per avere due Gp, dal 2022 al 2025, ovvero molti milioni di euro, ci sono anche i soldi per far partecipare almeno un pilota italiano; certo non si può tornare agli Anni '80/'90 quando lo schieramento era fatto per la metà da piloti italiani ed anche allora si correvano due Gp, Italia e San Marino; se pensiamo alla stato cinese che mette sul piatto 20 milioni di euro per far debuttare un suo pilota, a Perez che corre anche il contributo di aziende statali messicane e anche Ocon che corre per la Renault (Alpine) che è partecipata dallo stato francese, perché in Italia no???
Qui entra in campo anche il campanilismo regionale: Imola è tornata grazie all'impegno della politica, vedi Bonaccini, e due uomini di motorsport come Minardi e Domenicali e allora chiedo da pugliese, al Presidente Sticchi pugliese di Lecce, di dialogare anche con il Presidente Regionale Emiliano affinché un pilota italiano e pugliese possa partecipare al campionato del mondo 2022.
Se il sogno del Presidente Sticchi è avere sempre un pilota italiano in F.1, questa può essere un'opportunità; per noi appassionati il sogno è vederlo salire sul gradino più alto per poter sentire in prima battuta l'inno di Mameli. Adesso lo sentiamo in seconda battuta quando vince la Ferrari e da molto ci manca...

Giuseppe Di Venere

Guardi, avere la certezza di mantenere una presenza italiana sullo schieramento di partenza della F.1 è di certo un desiderio che condividono il Presidente Sticchi Damiani, Autosprint e tutti i tifosi più duri e puri. Il problema sta nel come e nei milioni di euro (tanti) necessari ad averne la certezza stabile. Di sicuro l'Aci di miracoli ne ha fatti abbastanza e magari adesso tocca anche ad altri fare qualche sforzo. Nella certezza che il bravo Antonio Giovinazzi merita un futuro in F.1 e anche nella speranza che possa racimolare tutti gli appoggi e gli sponsor che è sacrosanto lo supportino… Incrociamo le dita e speriamo bene.

DA UN TIFOSO VERACE

Un bel **plauso** a **Merli** e **Faggioli**

Buongiorno e buona settimana! Mi permetto di condividere un mio pensiero. Così, a caldo, alla luce dei risultati del Fia Hill Climb Masters, svoltosi a Braga, in Portogallo, sono sempre più convinto che, volendo usare un paragone ciclistico, Merli è il fuoriclasse da classiche, da gara unica, secca, da corsa in linea, da Milano-Sanremo, da Parigi-Roubaix, da Liegi-Bastogne-Liegi, capace nell'occasione di buttare il cuore oltre l'ostacolo, alla o la va o la spacca, molto più latino di quanto la sua trentinità faccia presagire.
Faggioli per parte sua è un campione eclettico, un passista assai consapevole delle proprie capacità ma, soprattutto, capace di dosare lo sforzo e di amministrare le energie nell'arco della stagione agonistica, di saper reagire alle avversità e di trovare sempre la quadra, un corridore da Giro d'Italia, da Tour, da Vuelta, da Tirreno-Adriatica.

Matteo Merolla

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA Certificato ADS n. 8686 del 25/05/2020

TUTTI I MESI AUTO TI GUIDA VERSO LA MOBILITÀ DEL FUTURO

LE NUOVE TENDENZE

LE VETTURE PIÙ INTERESSANTI

IMPORTANTI OPINIONISTI

UNA GRAFICA CHIARA

LE TECNOLOGIE DI OGGI E DOMANI

TEST SEMPRE PIÙ APPROFONDITI

L'AUTOREVOLEZZA DI SEMPRE

In ogni numero Auto vi racconta tutte le novità del settore automotive. Uno sguardo aggiornato sulle tecnologie, le tendenze e i modelli senza dimenticare il piacere di guidare.*

Non perderlo, ***è in edicola.***

**Al costo di € 5.00*